I. publ. E.
44
f

…ubl. E.
…4 £

Bemerkungen

Bemerkungen
über den
Oktroi-Vertrag
und die
Mainzer Schiffer-Organisation,
nebst einer
historischen Einleitung
über
das Schifffahrtswesen des Oberrheins.

Als
Beitrag zu dem bevorstehenden Additional-Vertrag.

Heidelberg, 1806.
in der akademischen Buchhandlung
bei Mohr und Zimmer.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Vorrede.

Fabriken und blühender Handel sind, nach den Grundsätzen der Staatswirthe, die einzige reine Quelle des Länderwohlstandes.

Es liegt in dem Begriff der Handlung, daß ihr Flor von dem vermehrten oder verminderten Absatz abhängt — je ausgedehnter der Verschluß ist; je zahlreicher die Märkte sind, die das Fabrikat oder Produkt besucht; je mehr die kommerzielle Verbindung der Staaten unter sich und mit andern sich erweitert; desto blühender werden Fabriken und Handel.

Zu diesem Zweck sind Verbindungswege erforderlich, die jeden entfernten vortheilhaften Absatz möglich machen, und diese sind der Wasser- und der Landtransport.

Welcher von beiden bei dem Handel den Vorzug verdiene? ist, solang nur von allgemeinen Wahr-

heiten die Rede wird, nicht ihre Anwendung auf den gegebenen Staat zur Frage kommt, (wo so mancher allgemeine Satz durch Nebenverhältniß Ausnahmen und Modifikationen leidet,) nicht schwer auszumitteln.

Der lezte und oberste Zweck des Handels, um den sich alle Spekulationen drehen, ist die Erzielung der höchsten möglichen Interessen aus dem Gewerbs-Kapital. Wohlfeiler Einkauf, theurer Verkauf der Waare, und schneller Umschlag des Kapitals sind die geeignete Mittel.

Jeder Aufwand, der den Preis der Waare ohne Vermehrung ihres Werths erhöht, seye es nun in dem Handel en gros oder im Detailhandel, ist direkter oder indirekter Verlust; da erhöhter Preis in der Konkurrenz zurücksezt, und den Absatz schmälert.

Unter diese Klasse gehören vorzüglich die Transportkosten bei Versendungen, die nicht selten ein Drittel, ja wohl die Hälfte des Werths betragen, je nachdem die Entfernung des Versendungs- von dem Bestimmungsort größer oder geringer ist, und gerade in der Berechnung und der Ausmittlung der vortheil-

haftesten Bezugswege liegt der vorzüglichste, wenigstens der sichere Gewinn des Mittel- und Kommissions-Handels.

Von selbst folgt hieraus, daß bei der Wahl zwischen dem Wasser- und dem Landtransport, der **in der Regel den Vorzug erhalten muß, der mit dem wenigsten Kostenaufwand unter übrig gleichen Umständen verknüpft ist** — und dies ist ohnstreitig der Weg zu Wasser.

Eine Schiffsladung von 2500 Centner Last und vollen Wipfeln, oder von 12500 Myriagrammen, ist, außer den Halfpferden zu Berg, mit vier Personen überflüßig bemannt, während die nämliche Last wenigstens 30 Wagen mit 240 Pferden und 60 Menschen bei ihrer Verbringung zu Land erfordert. Die Kosten-Differenz in der Fracht, welche die Unterhaltung so vieler Menschen und Vieh auf den Straßen verursacht, ergiebt sich hieraus von selbst, und kommt nach der mäßigsten Berechnung, wenn auch das Plus und Minus des Gewerbs-Kapitals mit in Berechnung gezogen wird, immer noch wie 1 zu 14 zu stehen.

Die Wasser-Fracht wird daher von dem Handelsmann immer gewählt werden, und die Landtransporte werden in der Regel subsidiarisch auf den innern Provinzialverkehr, den Detail-Handel, oder auf Gegenden beschränkt bleiben, bei denen die Verbringung zu Wasser nicht möglich ist.

Dies sezt aber voraus, daß die übrige Umstände bei beiden Wegen sich gleich bleiben, und bei der Wasserfracht nicht Abweichungen und unnatürliche Belästigungen gemacht, nicht Zwang angelegt wird, der mit dem Handel sich nie verträgt, und der verbunden mit den, schon in der Natur des Wassertransports liegenden unvermeidlichen Nachtheilen, dem Handelsmann den Landtransport annehmlicher machen müßte.

Viele Beispiele der Art lehrt die Erfahrung aus ältern und neuern Zeiten, besonders bei der Rheinschifffahrt, die der Gegenstand der nachfolgenden kurzen Bemerkungen ist, sie waren jedoch in vordern Zeiten selten von langer Dauer, der Waaren-Zug nahm gewöhnlich seine vorige Richtung, so wie der Zufall, der die Abweichung herbei geführt hatte, sich verlohr; und lag auch der Grund in Staats-Mißgriffen, so erzwang der eigene Staatsnachtheil baldige Remedur.

Was aber in vordern Zeiten vorübergehend war, läßt sich in unsern, wo man das Staats-Interesse besser zu berechnen gelernt hat, bleibend denken; sobald die Mißgriffe durch ihre weitere Verbindung oder äußere Verhältnisse unabänderlich gemacht werden — unrichtige und einseitig berechnete Finanz- und Kammeral-Spekulationen, oder auch höhere Staatszwecke dem Schifffahrts-Betrieb, unter entgegengeseztem oder getheiltem Staats-Interesse, Hindernisse setzen, und der freien Kommerzial-Verbindung Fesseln drohen.

Nichts kann, bei der dermaligen Zeitperiode, für den Handel der Rheinstationen und die Rheinschifffahrt gefährlicher werden und schneller zu einem andern Waarenzug führen, als egoistische Staats-Anordnungen. Nur die überwiegende Kosten-Differenz macht dem Handelsmann den Wassertransport vorzüglich, wird dieser auf andern Wegen in einiges Verhältniß gebracht, so steht der Rheinstrom verlassen.

Der Detail-Händler betreibt, bei dem schnelleren Transport zu Land sein Gewerb, bei dem er centnerweise disponiren kann, ohne alle Gefahr, mit dem halben Einlags-Kapital, und kann den Güterempfang auf den Tag berechnen. Kein deutscher Staat hat ein Interesse bei der Rheinschifffahrt, nach

verlornen Wasserzöllen. Der Handelsmann fühlt sich, auch mit einigem Opfer, zum Landtransport hingezogen; die Territorial-Herrschaften, durch die veränderte Lage der Dinge sich aufgefordert, diesen Transport zu heben. Anlegung guter Straßen, Verminderung der Landzölle, bei den sich der Verlust durch die Vermehrung des Transits und die indirekte Abgaben ausgleicht; Vereinbahrungen mit den Nachbarn, Landfracht-Regulative, Kautionen der Güter-Fuhrleute, und gute Benutzung der Nebenströme für die innere Zirkulation, dürften daher, so wenig auch dieses anerkannt wird, ob es sich gleich einfach berechnet, für die Rheinschifffahrt und den Mainzer Handel sehr gefährlich werden.

Möchte ein erschöpfender Additional-Vertrag diese Besorgniß heben, auf billige. offene und gleiche Grundsätze gebaut, den Rheinhandel seinem vorigen Flor wenigstens näher bringen, dies ist mein einziger patriotischer Wunsch, dessen Erfüllung nun beide Staaten von dem dermaligen Kongreß in Paris mit Zuversicht erwarten.

Geschrieben am 10. Jäner 1806.

Kurze historische Einleitung.

§. 1.

Die Römer schon kannten die Vortheile des Rheinstrohms für den europäischen Handel; in Baden hatte sich eine Handlungs- und Schiffergesellschaft niedergelassen; die Verbindung des Neckars mit diesem Handelsplatze beweist die über Bruchsal ziehende neu entdeckte röm. Straße. Auch die Wichtigkeit einer Verbindung des Rheins mit der Donau, durch deren entgegengesezte Richtung zwei Meere sich vereinigen ließen, war ihrem scharfen Blicke nicht entgangen. Von ihren Chaussen, die sie zu diesem Zwecke angelegt hatten, findet man noch die Rudera an mehrern Orten.

Unter der fränkischen Monarchie wurde bereits aus dem Rheinsande Gold gewaschen; 1) die Schiff-

1) Schiller Thes. Antiq. Germ. I, p. 23.

fahrt war frei; dagegen mit Abgaben aller Art die unter dem Namen Rivaticum, Pontaticum Cespitalicum, in diesen Zeiten vorkommen, so sehr überladen, daß Vorsehung dagegen schon in den Kapitularen geschah. 2) Vorzüglich merkwürdig aus diesen Zeiten ist das Projekt Karls M. die Donau und den Rhein durch Kanäle zu verbinden und hiezu die Altmühl, die Rednitz und den Main zu benutzen. 3) *

Unter den deutschen Kaisern blieb der Rhein, so wie alle größere Ströhme in Deutschland und Italien, ein Eigenthum des kaiserlichen Fiskus, die Schifffahrt aber bis gegen Ende des XII. Jahrhunderts frei und ungestöhrt.

Die Kaiser begnügten sich mit dem Ertrag der Goldwaschereien, der Rheininseln, besonders der Zölle.

Das Strandrecht war zwar ebenfalls in Uebung; allein nicht als Regal, sondern als Folge des Grundeigenthums; konnte daher auch nur in so weit von den Kaisern angesprochen werden, als sie zugleich

---

2) C. I. cap. 202. III. cap. 12 et 54. Lehmanns Speyrische Chronik II. 44. p. m. 190.

3) Rhigino Annal. Eginhardi. Annal. rerum Franc. ad A. XVIII. Reinhardts Beiträge zur Geschichte III. S. 51.

Grundherrn waren. Diese Benutzungsart der Ströhme hat in der Folge aufgehört, 4) und nur eine entfernte Spur hievon findet sich noch bei den Vergehäusern, die mit einer Zeitbestimmung zur Losung der geretteten Waaren beschränkt sind. **

* Anmerk. Ob Karl M. diesen Plan in militärischer oder kommerzieller Rücksicht entworfen hatte, läßt die Geschichte zweifelhaft. Er scheiterte, seiner Vollendung schon nahe gebracht, seye es wegen übler Witterung oder wegen sumpfigtem Boden, wegen der neuen Empörung der Sachsen und dem Einfall der Sarazenen in Septimanien, oder wegen den Schwierigkeiten, welche die verschiedene Wasserhöhen der Altmühl und Rednitz in den Weg brachten, und die man damals noch nicht zu heben wußte. — Mehrere Gelehrte haben in neuern Zeiten den nämlichen Plan wieder aufgenommen; der lezte des Herrn Wiebekings, stimmt ganz mit oben beschriebenem von Karl M. überein. — Gelingt dieser, woran bei so weit vorgerückter Kunst und unter Herrn Wiebekings Anleitung kaum zu zweifeln ist; so erhält der deutsche Handel, der Warenzug und das Kommerzialverhältniß eine ganz andere Richtung, die auf die Rheinschifffahrt von wesentlichem Einfluß seyn muß.

---

4) Gerstlachers Handb. Thl. 10. p. 2294. Mereaus Miszellen des deutschen Staats- und Privatrechts I, 18.

Regents Fingerzeige zur Beförderung des großen Projekts, die Donau mit dem Rhein zu verbinden. Nürnberg 1801.

Abhandlung über das Projekt der Vereinigung des Rheins und der Donau, Nürnberg 1805.

Lips und Fick, der Kanal in Franken, Erlangen 1805.

** Anmerk. Gestrandete Güter waren nach altdeutschen Gesetzen ein Eigenthum des Grundherrn; die Menschen, die sich an seine Ufer retteten, verloren ihre Freiheit. Dieses Recht oder Unrecht, das sich der deutsche Grundherr, und späterhin der Territorial-Fiskus anmaßte, steigt bis in die ältesten Zeiten hinauf. Tacitus liefert hievon ein merkwürdiges Beispiel in dem Leben des Agrikola.

An Gesetzen fehlte es nicht, welche dieser Barbarei entgegengesezt wurden. Der L. 7 ff. de Incend. bedroht den Entwender gestrandeter Güter mit der Strafe des Straßenraubs: das geistliche Recht belegt dieses Vergehen in dem C. 7. X. de rapt. mit der Excommunicatione ipso facto und Kaiser Friederich II. hob, nach der Auth. Navigia C. de furtis, das Strandrecht da, wo es noch herkömmlich war, gänzlich auf; sezte Vermögenskonfiskation auf die Uebertretung des Gesetzes, und behielt noch besondere Bestrafung bevor.

Alle diese erlassene Verordnungen wurden jedoch nicht befolgt; Friederich II. selbst mußte

wenige Jahre nachher diese Wahrheit durch seine eigne Handlungen bestätigen. Noch im XVI. Jahrhundert klagt Erasmus de inst. princip. Christ. p. 178. über diese Räubereien. Erst unter den Zeiten Karl V. und durch die Verordnungen der C. C. C. Art. 221. wurde die Sicherheit der Schifffahhrt in Deutschland, gegen das Strandrecht begründet.

In dieser für den Handel so drückenden Periode suchten sich die Handelsleute in den Städten, durch kaiserliche Privilegien zu sichern. Eins der merkwürdigsten ist das von Kaiser Friederich II. im Jahr 1236, (mithin 16 Jah nach seiner allgemeinen Gesezgebung,) der Stadt Straßburg gegen das Strandrecht ertheilte, das von allen nachfolgenden Kaisern, und noch von Rudolph II. Anno 1582 bestätigt wurde.

§. 2.

Die kaiserliche Regalien hatten mit den kaiserlichen Domainen gleiches Schicksal; sie wurden nach und nach versplittert.

Die Bedürfnisse des Regenten waren in ältern Zeiten gering, der Ertrag der Regalien und Domainen verschaffte den deutschen Kaisern Ueberfluß. Die Geistlichkeit benuzte die Frömmelei der Fürsten, nach dem Geist der damaligen Zeit; Erzbischöfe,

Bischöfe und Klöster wußten sich zuerst hieraus zu bereichern. Aber auch die weltlichen Großen blieben schon in dieser Periode nicht zurück, doch waren für sie die Zugänge schwieriger, als für die Geistlichkeit.

Von der Zeit an, da das deutsche Reich ein Wahlreich wurde, (man kann mit Recht behaupten, seit dem Abgang der Karolinger), hatte es auch das Schicksal der Wahlreiche; die Krongüter dienten als ein geeignetes Mittel, die jedesmalige Regentenfamilie zu bereichern.

Die auf Kosten des Reichs, immer steigende Macht der Fürsten, die das Sinken des Reichsoberhaupts an Macht und Einfluß im nämlichen Verhältniß zur unmittelbaren Folge haben mußte; die immer größer gewordene Zerrüttung in Deutschland und Italien, welche den Kaisern den Beistand der Fürsten ohnentbehrlicher machte, und der nur mit schweren Opfern zn erhalten, nie ganz ernstlich gemeint war, da es diesen bei ihren Usurpationen, erstes Prinzip der Selbsterhaltung, seyn mußte, die kaiserliche Macht geschwächt zu wissen; die zunehmende Staats- und Regentenbedürfnisse; vorzüglich die Kaiserwahlen, bey den die Stimmen von den Kronwerbern gewöhnlich direkt oder indirekt auf Kosten des Reichs den Kurfürsten abgekauft wer-

den mußten; 1) alle diese Umstände brachten es dahin, daß den Kaisern an Krongütern und Einkünften nur sehr unbedeutende Stücke noch übrig blieben, die unter den Fürsten und Großen im eigentlichen Verstand keine Liebhaber fanden, so, daß man schon seit Karl V. von Seiten des Reichs darauf denken mußte, für die Unterhaltung eines deutschen Kaisers aus den heimfallenden großen Reichslehen wieder Domainen zu sammeln. 2)

Auf diesen Wegen kamen auch die dem Reich zugestandene Rheinzölle und damit verbundene Geleitsrechte, von dem kaiserlichen Kammerfiskus in die Hände der rheinischen Kur und Fürsten. * *

* Anmerk. Schon unter Karl M. kamen auf diesem Wege Zölle in die Hände der Geistlichkeit, wovon Eccardt Comm. II. p. 216 — 61. p. 464 — 97. p. 809 — 19. Beispiele liefert.

Der Selzer Zoll wurde im Jahr 993. der Abtei Selz von Otto III. überlassen. (Monast.

1) Gebauer Leben Richards I. §.54. p. 95. Schmidts Gesch. der Deutschen. Mannh. 8. Thl. p. 110 — 16: p. 139 — 44. p. 168 — 72. p. 204 — 208. De Casa de Concord. Cath. L. III. cap. 30.

2) Capitul. 1519. Art. 11. §. 10. Capitul. Perpet. 1711. Art. 20. §. 6. Capitul. Nov. Art. II. §. 10. 11.

Palat. II. p. 87.) Einen Neckarzoll zu Steinach besaß das Bisthum Worms aus den ältesten Zeiten. (Monast. Schoenau. p. 56.) Eine Menge anderer Beispiele nicht zu erwähnen.

**Anmerk. Hier handelt es sich blos von dem Oberrhein und von den Zöllen, so weit sie mittelbaren Einfluß auf das Schifffahrtswesen in dieser Distanz hatten, indessen ist die Art ihrer Erwerbuug zu interessant, als daß nicht von Kur Mainz und Kurpfalz einige Beispiele beigebracht werden sollten.

Kur Mainz erhielt

1. den wichtigen und einträglichen Bopparter Zoll durch die Privatkapitulation zwischen dem Erzbischof Gerhard und Adolph von Nassau Anno 1292, und zwar mit der Erlaubniß, ihn nach Lahnstein verlegen zu dürfen; für die Zusicherung der Wahlstimme.

Guden. Cod. Dipl. Tom. I. Nro. 408. §. item theloneum p. m. 861 — 63.

2. Auf die nämliche Art und zu Erreichung des nämlichen Zwecks wurde Albrecht I. von Oesterreich genöthigt, nicht nur die Ueberlassung des Bopparter Zolls zu bestätigen und ihn wirklich nach Lahnstein zu versetzen; er mußte dem Erzstift auch noch einen neuen Friedezoll, von der Einträglichkeit des Bopparter Zolls, verwilligen und dem Erzbischof die Wahl überlassen, ob er ihn in Lahnstein erheben zu lassen, oder in Rüdesheim anzulegen verträglicher finde.

Guden l. c. Nro. 427. p. 901.

3. Durch die Privatkapitulation, die der Wahl Heinrichs von Luxenburg vorher gieng, worinn alle erwähnte Abtretungen und Verleihungen abermals bestätigt werden mußten, kam der Zoll zu Ehrenfels, der in der Folge in Bingen erhoben wurde, an Kur Mainz.

Würdtwein Subs. Dipl. IV. Nro. 105.

Dieser Zoll war zwar ursprünglich blos verpfändet; allein die Summe, die darauf haftete, waren für einen damaligen römischen Kaiser schwer aufzubringen; auch konnte es in dem Plan keines Kaisers, der nicht nach Universal-Monarchie oder erblicher Kaiserwürde trachtete, ernstlich liegen, aus eignen Mitteln solche Pfandschaften für das Reich wieder auszulösen. Dabei sorgte Mainz, daß bei der Kapitulation des Nachfolgers Ludwig des Bayern noch weitere 3000 Mark Schulden auf denselben übernommen und dadurch die Wiederlösung noch weniger möglich gemacht wurde.

Schmids Gesch. der Deutschen, l. c. p. 203.

Kur Pfalz erhielt seine Rheinzölle nicht auf die nämliche Art; die meisten schreiben sich von Kaiser Karl IV. her, dem es mit Recht zum Vorwurf gemacht wird, daß er mit Zollverleihungen gegen seine Anhänger zu freigebig gewesen seye.

1. Der Mannheimer Rheinzoll kam nach und nach theilweise an das Kurhaus. Bis zum Jahr 1356 waren von Karl IV. acht alte Turnosen abgetreten; Kaiser Wenzel verwilligte dem Pfalzgraf

Rupprecht und seiner Gemahlin vier Turnosen auf ihre Lebzeiten, und Anno 1398 jeder kurfürstlichen Gemahlin zwei weitere.

Ein großer Turnos galt sechs Kreuzer; sein innerer Werth aber betrug einen alten Sechsbäzner.

Die Verzollungsart in damaliger Zeit geschah nach Fradel oder 3 Ctr. Ballen, und dieser war die Verzollung nach Markzahl (Mehrzahl pro rata) entgegengesezt; womit die Verzollung nach Zollfudern aus den neuern Zeiten viel Aehnlichkeit hat.

Schoepflin Cod. Dipl. Bad. VII. Nro. 513. ad Annum 1665.

Beinahe eben so verhält es sich

2. mit dem beträchtlichen Zoll in Germersheim. Dieser war zum Theil verpfändet, zum Theil von den Kaisern noch vorbehalten worden: im J. 1350 verlieh Karl IV. dem Pfalzgrafen Rudolph II. hieran zwei Turnos, und es dauerte noch bis 1371, ehe Kur Pfalz, durch die weitere Freigebigkeit dieses Kaisers, den Besiz des ganzen Zolles erhielt.

3. Der Cauber-Zoll war den Grafen von Falkenstein verpfändet, und als Caub durch den Ankauf Pfalzgraf Ludwigs II. an die Pfalz kam, so wurde auch dieser Zoll zugleich mit acquirirt. Von dieser Zeit findet er sich = bald theilweise, von Pfalz verpfändet, bald zu Lehen begeben, bis

in das XV. Jahrhundert, wo er wieder bleibend an dieselbe heimfiel.

4. Der Zoll zu Oppenheim wurde im J. 1360. von Karl IV. dem Eberhard von Eppenstein verpfändet, welcher hieraus schon einen jährlichen Zins zu beziehen hatte. Anno 1365 verpfändete der nämliche Kaiser diesen Zoll auch noch an Pfalzgraf Rupprecht II.

Als dieser Kaiser wurde, überließ er seinen Antheil seinem Sohn Ludwig dem bärtigen ebenfalls pfandweise. Friederich I. und Philipp der Aufrichtige lösten nach und nach den ganzen Zoll ein.

5. Der Rheinzoll zu Bacharach war im Jahr 1317 an mehrere, sogar einen Juden Abraham, verpfändet. Anno 1322. wurde der Genuß dem König Johann von Böhmen und dem Erzbischof Balduin von Trier zu Tilgung einer Schuld von $\frac{50}{m}$ ℔ Heller angewiesen.

König Ludwig von Baiern gestattete Pfalzgraf Rupprecht I. alle versezte Turnos einzulösen, wodurch bis zum Anfang des XV. Jahrhunderts auch dieser Zoll an Kurpfalz gebracht wurde.

Tolner Hist. Palat. add. p. 45. seq. Widder geogr. Beschr. II. p. 420. I. 121. III. 410. 285. 354.

§. 3.

Durch die Erwerbung der Rheinzölle, wurde das Interesse der rheinischen Kur- und Fürsten mit dem Schifffahrtswesen verwebt, und es läßt sich mit allem Grund vermuthen, daß von ihnen gleich damals bedeutende Einschritte geschehen wären, wenn nicht in dieser Periode, von einer andern Seite her die freie Rheinschifffahrt gänzlich verloren worden wäre.

Während die Fürsten die Qualität kaiserlicher Beamten abzuschütteln, sich aus den Domänen und Regalien des Reichs mächtig zu machen, und ihre Landeshoheit zu begründen suchten; waren die Städte zu einer Macht und zu einem Reichthum gestiegen, wodurch sie jeder Fürsten-Gewalt trotzen konnten. Der ausgebreitete Handel, der in spätern Zeiten England und Holland bereicherte, wurden von ihnen geführt, und verschafte ihnen Geld im Ueberfluß 1), hinter ihren Mauern waren ihre Innwohner unüberwindlich: „der Krieg traf nur die „armen Leute auf dem Lande, Herrn und Städte „hatten sogar ihren Nutzen davon." 2)

---

1) Behr de rebus Meclenb. L. 4. c. 6. Schannat Hist. Episc. Worm. pag. 195.

2) Letzners Dasselische Chronik. Lib. 2. Cap. 16.

Die Unsicherheit des platten Landes, vermehrter Luxus und Bedürfnisse in den Städten, diese sichere Aussicht auf reichliches Auskommen des thätigen Gewerbmanns, besonders die Befreiung von der Leibeigenschaft, die in frühern Zeiten mit dem städtischen Burgerrecht unmittelbar verbunden war 3), zog die Landleute, und Professionisten in die Städte, und nach dem Muster Italiens 4) bildeten sich schon in der Mitte des XIIten Jahrhunderts Zünfte und Innungen, die durch ihren Zunftzwang die früher bestandene allgemeine Gewerbsfreiheit in kurzer Zeit gänzlich zerstörten, ohne daß die dagegen erlassene kaiserliche Verbothe etwas fruchteten 5).

Es bedurfte, bei dem Alleinhandel in den Städten, mehr nicht, als eines gleichen Zunft-Verbandes der städtischen Schiffer des Rheinstroms und einer kunstmäßigen Behandlung ihres Gewerbes, so war jeder fremde Uferbewohner von dem Transport der Kaufmanns-Güter ausgeschlossen, und auf den Detail-Handel und die Kreszenzien seines Landes reduzirt, damit aber seine Schifffahrt auf die Zwi-

---

3) Maibom Script. rer. Germ. III. 205. Lehmanns Speir. Chronik. IV. 14.

4) Heineccius de Coll. et Corp. C. II. §. 9.

5) Schannat Cod. Prob. Histor. Wormat. Nro. 120. pag. 110. Ludewig de opif. Exul. in pag. 56.

schenhäven beschränkt. Dies erfolgte auch sehr schnell, da die Städte selbst, noch mehr der Handelsstand, ein Hauptinteresse darinnen finden mußten, diesen Nahrungszweig innerhalb den Mauern zu behalten, und eigne vertraute Schiffer zu haben, wohl selbst die Schifffahrt auf eigne Rechnung zu treiben.

Schon bei dem Anno 1255 zu Stande gekommenen großen rheinischen Städte-Bund, wurde unter Beistimmung vieler Fürsten und Genehmigung König Wilhelms die Rheinschifffahrt den Städten Mainz, Köln, Worms, Speyer, Straßburg und Basel, in dem Art. XI. der Uebereinkunft, ausschließlich überlassen 6). *

Von dieser Zeit an wurden Schifferzünfte in diesen Städten errichtet, und der volle Zunftzwang mehrere Jahrhunderte durchgesezt, was um so leichter war, da sie neben der Uebermacht des Bundes, noch den Abstoß in ihren Häven hatten. ** Straßburg und Basel befuhren die Station des Oberrheins gemeinschaftlich; die mainzer Fahrt wurde von Straßburg im Grunde privativ betrieben, die kölner Schiffer hatten den Niederrhein.

Diese Eintheilung beruhte jedoch weder auf einer gesezlichen noch vertragsmäßigen Anordnung,

---

6) Lehmanns Speyr. Chronik. V. 92.

die Beschränkung der Basler, von welcher oben die Rede war, abgerechnet. — Auf dem Rhein existirte in diesen Zeiten noch kein gezwungener Umschlag, die eigene Konvenienz der Schiffer hatte diese Eintheilung hervorgebracht, da die Unkunde des Strohms in entferntern Gegenden und die Verschiedenheit der Fahrzeuge nicht jedem das Befahren aller Distanzen möglich machte.

Die natürliche Folge hievon war, daß Mainz in dem Mittelpunkt als Hauptstation auch die Spedizion des Rheinguts vorzüglich erhalten mußte. So wie sich jedoch diese Spedition auf kein vollkommenes Recht, sondern auf die blose Konvenienz des Handelsstandes gründete; so war sie auch schon in dieser Periode nicht ausschließlich.

Die Speierer-Wormser- und Neckar-Schiffer verführten bis zum Jahr 1471 ihre niederländische Güter gewöhnlich direkte nach Köln. Die kölner schwarze Schiffe, wählten nicht selten Oppenheim zu ihrem Abstoß, wovon die noch vorhandene alte Zollrollen und die eidliche Aussage des oppenheimer Besehers Strichelmann vom Jahre 1492 den überzeugenden Beweis liefern. 7)

---

7) Lehmann l. c. Cod. Thel. Pal. ined. p. 194.

* **Anmerk.** Das Emporstreben der Städte und die Bemühungen der Fürsten ihre Gewalt zu erweitern, mußte sich auf entgegengeseztem Wege nothwendig begegnen; die Territorialhoheit stritt im eigentlichen Sinn mit der Handlung; eine von beiden mußte, wie Möser (Patr. Phantas. I. S. 258.) richtig und wahr bemerkt, erliegen, der Sieger über die künftige deutsche Verfassung entscheiden.

Hieraus erklärt sich auch allein das Urtheil Kaiser Heinrichs und der Fürsten Anno 1226 und 1231. auf dem Reichstag zu Worms, nach welchem den Städten nicht erlaubt wurde, unter sich in Verbindungen zu treten, weil ein solches Bündniß eine entschiedene Uebermacht auf ihrer Seite wirken mußte. Ohnerachtet auch auf dieses Verboth des Kaisers keine Rücksicht von den Städten genommen wurde; so hat es dennoch Anlaß gegeben, in den Wahlkapitulationen die Vorsehung beizubehalten, „daß die große Gesellschaften, „Kaufgewerbsleute und andere, so bisher mit „ihrem Geld regiert, abgethan würden.“

** **Anmerk** Basel und Straßburg waren die erste, die Schifferzünfte errichteten. Die Zunft zum Anker bildete sich in lezterer, nach ihrem Artikelbuch, ums Jahr 1331, und dabei wurde ausdrücklich bedungen: „Keinem, der nicht Genosse ist, zu gestatten, „Wein und Güter um den Lohn auf dem Rhein „zu führen. Der Fremde soll auf sein eignes

„Erzeugniß beschränkt und bei diesem noch gehal„ten seyn, Straßburger Steuerleute zu nehmen.“
Lib. I. art. I. Lib. II. art. 2. Lib. III. art. 7. der Zunftartikel.

Die Streitigkeiten der Basler, die mit Straßburg gleiche Rechte an der Schifffahrt verlangten; das Breisacher Laudum von 1424, den weitern Briefwechsel beider Städte und die getroffene Konventionen bis zum Vergleich vom Jahr 1711 finden sich bei
Nicolay de Argent. in Rheno Navig. §. 5. Not. a — d.

Die Hauptsache aller vorbemerkten Verhandlungen ist, daß die von „Basel verbindlich ge„macht wurden, aller Bergfahrt von Straßburg „und unterhalb Straßburg zu entsagen.“

Die Wormser und Speierer Schifffahrt war nie von Belang, ihre Artikel zu Thal waren ihre Kreszentien, besonders Holz, das sie bis Köln verführten; trokene Waare, Salz und Häring waren ihre Rükladung.
Lehmann l. c. IV. 22. p. 366.

Dieses und die Unglüksfälle, wodurch beide Städte so weit zurük gebracht wurden, veranlaßten nach und nach ein gänzliches Stocken ihres Handels und Schifffahrts-Betriebs.

Mainz, das Haupt des rheinischen Städte-Bundes, hatte, solang es freie Reichsstadt war,

keine Schifferzunft. Die Mainzer Güter zu Berg und zu Thal wurden von ihnen als Retour auf die ober- und niederrheinische Schiffer verladen.

In Miltenberg und Heidelberg treffen wir zwar schon aus frühern Zeiten Schiffer-Brüderschaften an; sie waren aber blos vor die Nebenströme errichtet, und hatten kein Rheinrecht.

Sie waren so wenig als die Rhein-Schiffer an eine Station gebunden, allein blos mit ihrer Thal-Fracht aus beiden Strömen, für die sie Retour-Ladung nach Würzburg und Heilbronn in den Rheinhäven einnahmen, — ihre ganze Schifffahrt auf dem Rhein war auf die Neckar- und Main-Güter eingeschränkt.

Lehmanns Speier. Chron. IV. 22. p. 366.

§. 4.

Durch die Abtretung der Rheinzölle an die rheinischen Fürsten, besonders an die Kurfürsten, war der Eifersucht dieser Stände gegen die Städte ein Berührungs-Punkt gegeben, der beständige Reibungen nach sich ziehen mußte; vorzüglich da es bei den vorigen Zoll-Abgaben sein Bewenden nicht behielt, die alte Zölle, worüber schon sehr von den Städten geklagt worden war, erhöht, und noch neue eingeführt wurden. * Von der Zeit an verfolgen sich die Fehden der Fürsten mit den Städten, und

alles wirkte zusammen den Zerfall der leztern zu beschleunigen.

Der unglükliche Krieg mit den Fürsten schwächte schon ihre Macht sehr, doch würde dieser Umstand so wenig, als die dem Handel so nachtheilige Befehdungen der Einzeln, sogar des Adels, dessen sich die Fürsten gegen die Städte bedienten 1), den völligen Umsturz herbei geführt haben, da die unter Maximilian I. hergestellte gänzliche Ruhe in Deutschland, ihnen Gelegenheit sich zu erholen verschaft hatte.

Von größerm Nachtheile für sie war, daß während dieses Zeitraums die Gewalt der Fürsten sich befestigte; die Begriffe über Finanz- und Kommerzial-Wesen sich mehr läuterten; die Mediat-Städte, die im Anfang keinen Fortgang fanden, sich mehrten 2) und ihre Streitigkeiten mit den Fürsten und dem Adel, die ihrem Handel alle Sicherheit benahm, benuzt hatten, ebenfalls Theil hieran zu finden.

Den Hauptstoß versezte ihnen vollens die Entdeckung von Amerika und des neuen Wegs nach Ostindien, zwei Ereignisse, die dem Handel einen ganz andern Zug geben mußten.

---

1) Schmidts Gesch. d. Deutsch. X. p. 354.
2) Pfeffinger Vit. III. 146.

Die mittäglichen Städte Deutschlands wurden hiedurch auf die zweite Hand, den Kommissions- und Speditions-Handel, eingeschränkt; die mittelbare Städte sahen sich durch diese Katastrophe mit den Reichsstädten auf gleicher Linie, hatten vor lezteren, die noch an ihren Wunden bluteten, durch die Unterstüzung ihrer Fürsten einen großen Vorsprung, und da vollends einige der ehemals mächtigsten unter diesen ihre Freiheit verloren, gegen das gemeinschaftliche zu arbeiten nun durch ihr eigenes Interesse gezwungen wurden; bei diesem Zusammenfluß von Umständen war das Wiederaufblühen der Reichsstädte nicht mehr gedenkbar, ihr bleibender Zerfall unvermeidlich.

* Anmerk. Einer der merkwürdigsten Fälle deren uns übrigens die Geschichte in Menge liefert, ereignete sich noch unter der Regierung Karls IV. wegen dieser Abgaben-Erhöhung.

Straßburg schikte Gesandte an die rheinische Kurfürsten, um gegen die der Handlung nachtheilige Neuerungen Vorstellungen zu machen; da ihre Bitten nichts fruchteten, so sperrte diese Stadt die Schifffahrt, verrammelte den Rhein mit zwei Reihen eichenen Pfählen und doppelten Ketten. Nach Koenigshofen und Specklin (Chron. Alsat. C. 2. §. 13.) dauerte dieser Zustand vom Jahr 1349 an, zwei und ein halbes Jahr, und nöthigte die Kurfürsten, die nun we-

der alte noch neue Zölle erhielten, während in den untern Rheingegenden die Theurung überhand nahm, sich dem Verlangen der Stadt Straßburg zu fügen, und sich mit dem alten Zoll-Ertrag zu begnügen.

Lehmann l. c. VII. 40.

§. 5.

Von diesem Zeitpunkt beginnt die neuere Periode der Rheinschifffahrt — in der sich nach und nach ein ganz verändertes System bildete.

Nächster Anlaß hiezu wurde die Stadt Mainz, die bei der, nach dem Abgang Kurfürst Theoderichs, eingetretenen zwistigen Wahl und bei dem hieraus entstandenen Krieg, die Parthie des Grafen Dieterichs von Isenburg, gegen seinen Gegner den Grafen Adolph von Nassau ergriffen hatte.

Im Jahr 1462 eroberte Adolph die Stadt durch List, entzog sie der Reichsunmittelbarkeit, und unterwarf sie als Mediat-Stadt dem Erzstift 1), Kaiser Friderich II. forderte sie zwar anfänglich an das Reich zurük 2), allein der Kurfürst fand Mittel auszuweichen. — Die Frage, ob die Stadt

1) Lehmanns Sp. Chron. VII. 107. p. 954. Struv. Corp. hist. Germ. p. 869.

2) Serrarius Hist. Mog. L. V. Hellwig Mogunst. devict.

je die Reichsunmittelbarkeit gehabt habe? wurde von ihm und seinen Nachfolgern in Abrede gezogen, und endlich förmlich von Kaiser Maximilian I. zu Gunsten des Erzstifts entschieden 3).

Adolph, so sehr er anfänglich sich alle Grausamkeiten gegen Mainz erlaubt hatte, bestrebte sich doch bald ihre Aufnahme wieder zu befördern, seine Fehler zu verbessern und dem Handel und den Gewerben, die sich unter seiner Schreckens-Periode gänzlich zerschlagen hatten, — aufzuhelfen. Lange waren seine Bemühungen fruchtlos und der gänzliche Zerfall von Mainz, dessen Haupt-Nahrung der Handel war, immer drohender.

Kein Mittel blieb unbenuzt, den alten Waaren-Zug wieder herzustellen, alle schlugen fehl * das alte mainzer Stappel-Recht, das seit Kaiser Friderich II. seine Endschaft erreicht gehabt hatte, wurde daher wieder hervorgesucht, und in einem ganz andern Sinn, als es in vordern Zeiten hatte, den man ihm aber für das damalige Bedürfniß beilegen mußte, durchzusezen gesucht. **

Kurfürst Adolph getraute sich jedoch nicht mit dieser Usurpation sogleich aufzutreten; man wagte zuerst Versuche bei denen der Rechts-Titel un-

3) Guden Cod. Dipl. I. N. 249.

entschieden und verstekt lag, und so dauerte es bis zum Jahr 1471, ehe die Absichten von Kur-Mainz ganz bekannt wurden. *** Die Kurfürsten von Trier und Köln, besonders Pfalz widersezten sich sogleich dieser Anmaßung als einer beschwerlichen Neuerung. **** Die Sache wurde im Jahre 1492 vor das Zoll-Kapitel der vier zollvereinten Kurfürsten gebracht und unter dem Vorsiz von Kur-Mainz der Verein, nach Maaßgabe des Beschlusses von 1464 ***** von den vier Kurfürsten dahin bestättigt: „daß kein neuer Zoll oder andere nicht her„gebrachte Belästigungen geduldet werden sollte; „daß auch keiner von ihnen die Befugniß habe, „diesem entgegen etwas zu unternehmen oder aus„zuwirken.“

Bei diesen ernstlichen Schritten der übrigen drei rheinischen Kurfürsten, bei den offenbaren Widersprüchen, in die man sich verwickelt sah, fand Kur-Mainz sich genöthigt, vor der Hand von seinem Vorhaben abzustehen: die Ruhe war jedoch von kurzer Dauer; der Gegenstand, um den es sich handelte, war zu wichtig und zu einladend, als daß ein Hof, der immer ein so großes Uebergewicht in deutschen Reichs-Angelegenheiten behauptet hatte, der in dem Fall war, jeden günstigen Augenblik benuzen zu können, seinen wohl entworfenen Plan so leicht hätte aufgeben sollen.

Bald fand sich Gelegenheit einen Schritt weiter zu thun; Kaiser Maximilian traf auf dem Reichstag zu Worms, wo sich die Stände versammelt hatten, ein; diesen Zeitpunkt ergriff Kurfürst Berthold, wußte dem Kaiser den Mainzer Stappel, als eine von der Stadt hergebrachte alte Berechtigung, darzustellen, und bewirkte unter dem 14. Juli 1495 dessen Bestättigung *****.

* Anmerk. Die Plünderung der Stadt, die auf die Einnahme folgte; der von Adolph selbst, seie es aus Rache, oder um sich in der Stadt halten zu können, veranlaßte Brand trafen vorzüglich den Handelsstand und die mit fremden Gut angefüllte mainzer Lagerhäuser; die vorzüglichste der erstern verließen die Stadt, die Fremde suchten sie mit ihren Waaren zu meiden, und wählten Oppenheim zur Niederlage.

Vier Jahre hindurch verschwendete Adolph Versprechungen und gütliche Mittel den alten Stand der Dinge wieder herzustellen; da aber diese ohne Erfolg blieben, so wurde ein gewaltsames gewählt; alle Briefe, die im Kaufhaus zu Mainz sich vorfanden, wurden hinweggenommen und erbrochen, nach ihrer Anleitung die Fracht arretirt, und den Eigenthümern von Mainz aus übermacht.

Cod. Thel. Pal. ined. p. 195.

Daß dieser Versuch das Zutrauen der Handelsleute zu erwerben, gerade die entgegen gesezte

Wirkung bei dem Handelsmann, der weiter schließt, hervorbringen mußte, war voraus zu berechnen; die Wenige, die sich noch des mainzer Hafens bedient hatten, verließen ihn, und versendeten ihre Waaren auf andern Wegen.

** Anmerk. Karl M. verlegte die Reichs-Versammlungen von Arles, welchen Ort Constantin III. durch eine prakmatische Sanktion hiezu bestimmt hatte, nach Mainz; bei dem Zufluß von Menschen, den die Stadt hiedurch erhielt, mußte für die nöthige Lebensmittel gesorgt werden: es wurde daher derselben ein Stappel verwilligt, Kraft dessen, „alle eßbare Waare und Viktualien, „ehe solche weiter verführt, vorher zu feilem „Markt und Kauf etliche Tage aufgelegt werden „mußten.“ Der Anlaß und der klare Buchstabe bezeichnen hier das Objekt und den Umfang des so betittelten Stappels; die Rede war nicht von Kaufmanns-Gütern, noch weniger von einem gezwungenen Umschlag; wenn aber auch dieses nicht wäre, so dauerte auch dieses Recht, das seinen Grund lediglich in der angeführten Staats-Einrichtung Karls M. hatte, nicht länger, als auf die Zeiten Kaiser Friderichs II., der die Komitia von Mainz weiter nach Frankfurt verlegte, dieser Stadt besondere Privilegien ertheilte, und da der mainzer Stappel damit nicht bestehen konnte, denselben ausdrüklich aufhob.

*** Anmerk. In diesem Jahre wagte Mainz den Versuch die Schiffe zu Berg, besonders die soge-

nannte schwarze Schiffe anzuhalten, und zum Ausladen zu nöthigen; ähnliche Versuche wurden bei den Neckar-Schiffern, jedoch noch unter fremden Vorwand, gemacht.

**** Anmerk. Kurfürst Friderich I. der Siegreiche, verlangte sogleich in einem an Kurfürst Adolph erlassenen Privat-Schreiben, „die „Aufhebung dieser dem gemeinen Wesen nachtheiligen Eingriffen," worauf im Jahre 1472 die, von einem geistlichen Herrn sehr ungeistliche Antwort erfolgte, „die Sach seie des Stifts- „und Kurfürsten alt Herkommen und Freiheit, „Er bitte daher mit freundlichem Fleiß, das „Stift dabei ohne Eintrag verbleiben zu lassen."

***** Anmerk. Unter den vier rheinischen Kurfürsten Mainz, Trier, Köln und Pfalz treffen wir von Anfang des 15ten Jahrhunderts zweierlei Vereine an, die Kurvereine, von welchen der von 1417, 1446, 1519 und 1521 nur in soweit auf die Rheinschifffahrt Bezug hat, „als sich diese „Fürsten wechselseitigen Schuz auf Straße und „Geleit zu Wasser und zu Land zusicherten."

Joanis Rer. Mog. Tom. I. p. 732. 33.
Müllers reichst. Theater I. Vorstellung 24. §. 3. 6.
Felz diss. de Elect. jur. prærog. p. 37. 57. 58.

An diese schlossen sich die Zollvereine an, die mit dem Jahre 1420 anfangen und mit 1571 sich

endigen, von welcher Zeit noch bloße Zoll-Kapitel-Tage vorkommen, bei welchen die frühere Beschiede oder Abschiede besonders der von 1571 zu Grunde gelegt und bestättigt wurden.

Dies war die oberste Stelle in Rheinzoll und Schifffahrtssachen; Klagen und Beschwerden, die hierauf Bezug hatten, und vor den Verein gebracht wurden, erhielten hier ihre Erledigung.

Die Zusammenkünfte sollten alle Jahre gehalten, der Ort alternirend bestimmt werden, Kurmainz hatte das Recht der Einberufung, den Vorsiz und das Direktorium.

Der weitere Verfolg dieser Vereine ist von keinem Nuzen mehr; nur verdient der von 1464, also zwei Jahre nach der Einnahme von Mainz abgehaltene, bemerkt zu werden, da in demselben ausdrüklich festgesezt wurde „daß die Kommerzia „frei seyn, und keine Ausladung der Schiffe ge„schehen oder niemand dazu gezwungen werden „sollte, es seie denn, daß der Beseher und Schiff„mann darüber, ob das Schiff recht besehen, „sich nicht vergleichen könnten.“

***** **Anmerk.** Die Urkunde Maximilians I. sagt, „dem Kurfürsten, seinen Nachkommen „und dem Stift werde der Stappel mit Nie„derlag, Umschlag und alter Gerechtigkeit „wie die mither gehalten, gebraucht und „geübt worden seyen, konfirmirt, und aus könig„licher Macht und Gewalt neu verliehen.“

„Wenn schon Prozesse dieses Gegenstandes „wegen ausgegangen wären, so sollten diese hin„tenan gesezt werden.“

§. 6.

Ohnerachtet Mainz hiedurch seinen Zwek ganz erreicht finden mußte, so wurde doch dieses Privilegium viele Jahre weder insinuirt noch produzirt, blos im allgemeinen hievon Erwähnung gethan, dagegen mit Uebergriffen von dieser Zeit an kontinuirt. * Der Verfolg des hieraus entstandenen Prozesses, und der mehr als 250 Jahre angedauerten nachbarlichen Irrungen, haben für die Geschichte der Rheinschifffahrt kein Interesse. ** Hauptepoche für die Zwischenzeit bis zur gütlichen und endlichen Beilegung dieses Streits macht Kurfürst Johann Philipp.

Das Mainzer Stappelwesen war bei allen bisherigen Vorschritten doch noch in keine Ordnung gebracht, alle Einrichtung mangelte, nicht einmal der Umfang der angesprochenen Berechtigung konnte von Mainz angegeben werden. Was geschehen war, bestund in einzeln unzusammenhängenden Versuchen, die blos den Zwek hatten, sich einen Besiz zu erwerben.

Johann Philipp richtete im Jahr 1651 den Stappel förmlich ein, und verordnete: „daß „nun hinfüro keinen niederländischen oder andern

„Schiffern mit ihren Schiffen und Waren von „dasigen Staaten, über sich den Rhein und Main „hinauf zu fahren, in keine Weg verstattet werden, „sondern dieselbe Waren allerdings nach Ausweisung erhaltenen, und vor mehr als 100 Jahren im „Gebrauch gewesenen kaiserlichen Regals (der „Stappelgerechtigkeit) auf einen andern Boden „überschlagen und wirklich ausgeladen, davon die „gewöhnlichen Rechte und Kaufhaus-Gebühren „entrichtet, alsdenn weiters gefolgt rc. werden „sollen.“

Diese Verordnung enthielt noch einige, jedoch nur scheinbare Mäßigung — der Stappel war blos auf die Berggüter beschränkt, mithin auf die aus dem Niederrhein kommende kölner und andere Schiffer: den Thalfahrern stund die direkte Fahrt in jeden Rheinhafen offen.

Bei dem befohlenen Ueberschlag wurde den mainzer Schiffern kein ausschliesliches Recht eingeräumt, blos auf ein anderes Schiff sollte derselbe geschehen. In der Anwendung verhielt sich jedoch die Sache anders.

Die Neckar- und Main-Schiffer, die bisher die für die beide Ströme bestimmte Güter zu Berg und zu Thal frei verführt hatten, mußten mit ihrer Rükfracht aus den tiefer gelegenen niederrheinischen Häfen sich zu Mainz zum Ueberschlag bequemen,

und waren von aller Rükfracht in diesem Hafen ausgeschlossen, da auf sie als Nebenströmler, die kein Rheinrecht hatten, kein Ueberschlag geschah.

Die einige Konkurrenten für die Bergfracht in dem mainzer Hafen waren zwar noch die Straßburger, die sich aus der vorigen Periode im Besiz erhalten hatten, und die vor der Hand geschont wurden, allein blos weil sie gegen den angemaßten Stappel die gefährlichste Feinde hätten werden können; *** aber auch sie genossen diesen Vorzug nicht lange; sie mußten sich unter dem 24. Mai 1681 zu einem Vergleich verstehen, wodurch ihre Schifffahrt in diesem Hafen auf die frankfurter Meßzeiten, 14 Tage vor und 14 Tage nach der Messe, also auf 6 Wochen, beschränkt, und nur für diese Zeit ihnen die gemeinschaftliche Fahrt mit den mainzer Schiffern eingeräumt wurde; das ganze übrige Jahr „sollten sie sich einiger Bergladung we„der in Mainz noch zu Frankfurt in kein Weg „oder Weise anmaßen, sondern derselben gänzlich „enthalten, und solche allein den mainzern Schif„fern verbleiben.“ ****

* Anmerk. Die Ursache dieses Benehmens ist nach der bisherigen geschichtlichen Darstellung nicht schwer zu finden.

Mainz war von dem Ungrund seiner Anmassung so gut als seine Gegner, die übrige drei

rheinische Kurfürsten überzeugt, die Noth hatte Kurfürst Adolph zu diesem Schritt, wie wir sahen, gezwungen. — Das Ganze dem Kaiser Maximilian unterstellte Faktum war erweißlich falsch; dabei von diesem blos das ältere Herkommen bestättigt, keine Güter, auf die sich der Stappel erstrekt, waren bestimmt. Ohne Beweißführung, die bei den vorgetragenen Umständen nicht gedenkbar war, und am Ende im glüklichsten Fall blos den Viktualien-Stappel (Marktrecht) bewürkt haben würde, den Karl M. der Stadt Mainz eingeräumt hatte, war mit diesem Privilegio nicht auszulangen.

Dazu kam, daß der goldenen Bulle und dem Reichsherkommen zuwider (Henniges Med. ad Cap. Joseph p. 182.) die betheiligte Stände hierüber nicht gehört waren, daß man nicht einmal die doch versammelt gewesene Fürsten von dieser Sache in Kenntniß gesezt hatte.

Bei diesen Anständen war es von Kurmainz allerdings bemessener, daß es mit seinem Privileg vor der Hand zurük hielt, und sich nach und nach den Besitz zu erringen suchte.

** Anmerk. Da Kur-Mainz nur nach und nach in seinem Stappel sich festzusezen suchte, so veranlaßte jeder neue Uebergriff neue besondere Prozesse, Weiterungen und Beschwerden.

Die übrige Kurfürsten, besonders Kur-Pfalz, versuchten dagegen alles, was der gerichtliche und aussergerichtliche Weg erlaubt.

In dem Zollverein von 1506 unterschrieb sich zwar Kurfürst Jakob eigenhändig, ohne des Stappelrechts zu erwähnen: „daß die Schifffahrt „auf dem Rhein frei seye, der Schiffmann nach „Entrichtung der herkömmlichen Zölle nicht auf der „Fahrt aufgehalten, auch nicht genöthigt werden „sollte, sein Gepäk zu öffnen;" die übrige Kurfürsten gratulirten sich; in Mainz aber blieb es, dieses unterschriebenen Abschieds ohnerachtet, nicht nur bei dem Alten, es kam sogar dahin, daß die Beschwerden gegen den Stappel nicht mehr zum Kapitel-Protokoll genommen wurden, unter dem Vorwand, daß sie nicht dahin, sondern vor den geeigneten Richter gehörten.

Mehrere Kompromisse kamen in Vorschlag, wurden beiderseits angenommen, allein jede Gelegenheit wurde von Kur-Mainz herbei gesucht, entweder die Entscheidung in die Länge zu ziehen oder ganz zu vereiteln. Dies war der Fall Anno 1493, als auf den Grafen Ludwig von Isenburg und Anno 1502, als auf den Bischof von Würzburg kompromittirt war — noch im Jahr 1544 wurden Kur-Trier und Köln als partheiisch von Mainz verworfen.

*** Anmerk. Die Richtigkeit dieser Behauptung beweißt ein Schreiben des Kur-Mainzischen Renntmeisters Edmund Rokochs an den Syndikus der Stadt Straßburg Jakob Fried vom Jahr 1669, worinn ersterer dem leztern eröffnet; „er „habe auf kurfürstlichen Befehl den geschwornen

„Kaufhaus-Faktoren, bei willkührlicher Bestra-
„fung anbefehlen, daß ein oder der andere
„einige Waren, wie die auch seyen, und über
„Speyer gehören, in keine andere als der
„Stadt Straßburg gehörige Schiffe und Bur-
„gern einzuladen."

**** Anmerk. Um die Straßburger Schiffer zu verdrängen, wurde ihnen zum Vorwurf gemacht — sie erlaubten sich Unordnungen und Unterschleife, verzögerten und versplitterten die Fracht 2c. und der Prozeß zugleich damit angefangen, daß man sie ohne weiters von der Bergfahrt in Mainz ausschloß.

Straßburg schikte im Jahr 1670 den Syndikus Fried, Anno 1676 den Joach. Franz, und endlich Anno 1681 den Dr. Stösser an den damaligen Kurfürsten Anshelm, um die Streitigkeiten auszugleichen.

Stösser gründete die Rechte seiner Stadt auf ihren mehrere Jahrhunderte übersteigenden Besiz; erhielt aber die unerwartete Erwiederung — „nur zu den Zeiten der Frankfurter-
„Messe hätte Straßburg das Recht Bergladung
„einzunehmen gehabt: — was ihnen nach den
„Zeiten des westphälischen Friedens eingeräumt
„worden, seie bloße Vergünstigung; — der Stand
„der Schifffahrt, wie er vor den böhmischen Un-
„ruhen gewesen, müsse wieder hergestellt werden,
„nur hierauf ließen sich vollkommene Rechte
„bauen."

Diese Sprache war neu, und hätte für die Mainzer Absichten gefährlich werden können, wenn Dr. Stösser mit den nöthigen Beweisen versehen gewesen wäre. — Dies war aber leider der Fall nicht, er mußte zu ihrer Beibringung einen Termin verlangen, der Kurfürst räumte ihm statt gebethener 2 Monat nur 14 Tage ein, die, bei der Entfernung von Straßburg, so unzureichend waren, daß sich die Absichten, die man hiebei hatte, schon hieraus allein leicht übersehen liesen — Dr. Stösser fand es der Klugheit angemessen, wie er in seinem Schreiben an den Stadtrath sagt: „aus dem Schiffbruch zu retten, „was zu retten war, und sich wie er konnte zu „vergleichen suchte.“

Ob aber Straßburg diesen Vergleich je genehmigt hat? — darüber wurde bis in die neuste Zeiten gestritten.

§. 7.

Durch diesen entscheidenden Schritt, wodurch Kur-Mainz sich eine Zwang und Bannschifffahrt auf dem Rhein beilegte, allen übrigen Rheinberechtigten-Territorien blos die Einfuhr in den Hafen gestattete; waren alle Stände, die nur einigermassen Rheinrecht ansprechen konnten, aufgefordert, ihre Gerechtsame mit Nachdruk zu vertheidigen.

Kur-Köln- und Pfalz, an die sich die Städte Straßburg, Köln und Frankfurt angeschlossen hat-

ten, drangen Anno 1655, auf dem Kapitel-Tag zu Frankfurt, auf die Zurüknahme dieser Stappelverordnung, da dieses nichts fruchtete *, so schritt Kur-Pfalz das folgende Jahr zu Repressalien, die aber, weil sie ihren Nachtheil mehr auf die Handlung als die Schiffer in Mainz äußerten, nicht von langem Bestand, und folglich auch nicht von Wirkung seyn konnten. **

Die Sache war von Seiten Kur-Mainz zu weit getrieben, als daß man stehen bleiben, oder, ohne nachzugeben, erwarten konnte, reichsgerichtliche Einschreitungen ferner vermeiden zu können, Dr. Stössers Besorgnisse vor überwiegenden Einfluß des ersten Kurfürsten auf den richterlichen Gang 1), trafen die übrige hier betheiligte mächtige deutsche Fürsten nicht, und wenn auch in vordern Zeiten, wie ein alter Schriftsteller sich ausdrükt, „keiner den Fuchs beißen wollte" 2), so hatte der westphälische Friede den Stand der Dinge sehr verändert. Viele Versuche einen erweißlichen ruhigen Besiz zu erhalten, waren zwar zwei Jahrhunderte hindurch gemacht worden, allein vor dem Richter war auch nicht einer zu rechtlichen Wirkungen qualifizirt. — Klagen, Widersprüche, wörtlich und in Thathandlungen, waren jedem auf der Ferse gefolgt, und daß der prätendirte Titel nicht zu recht-

---

1) Nicolay l. c. §. 9.
2) Cod. Thel. Pal. ined. pag.

fertigen sele, auf den diese angemaßte Befugnisse gebaut werden mußten, war Kur=Mainz selbst nicht fremd.

Die in der Zwischenzeit eingetretene Reichsgesezgebungen waren den mainzer Absichten eben so wenig entsprechend, und ließen keine günstige Entscheidung voraussehen. Das von Kaiser Rudolph II. der Stadt Speier unter dem 18. Okt. 1576 ertheilte Privilegium ***, der westphälische Friede, der Art. IX. die freie Rheinschifffahrt mit dürren Worten bestätigt; das tiefe Stillschweigen über den Mainzer=Stappel, der eigne immer zunehmende Schaden, indem durch die bisherige Streitigkelten und die der Handlung hieraus zugegangene Belästigungen, die Rhein=Route sich großen Theils schon zerschlagen hatte; die übrige rheinische Kur= und Fürsten Mittel suchten, den Mainzer=Hafen ganz zu umgehen ****; alle diese Umstände bewirkten, daß Kur=Mainz auf gütliche Beilegung dieser Differenzien nunmehr ernstlicher dachte, vorzüglich Kurpfalz, seinen mächtigsten Gegner, los zu werden suchte.

Im Jahr 1658 schon kam eine Uebereinkunft zu Stande, die sich aber wieder zerschlug, weil Kur=Mainz sein Versprechen Kur=Pfalz Antheil an dem Reichs=Vikariat zu verschaffen, nicht realisiren konnte. ***** Inzwischen wurde der Stand der Sachen immer gefährlicher; es erfolgte der

Riswiker, der §. 18. und der badische Friede, der Art. 6. die freie Rheinschifffahrt unbedingt bestätigte. Straßburg war seit 1681 vom Reich abgerissen in französischen Händen, und wurde dieser Krone Anno 1697 3) förmlich abgetreten. Die Wahl-Kapitulation, Karls VI. von 1711. 4) bestätigte ebenfalls die Freiheit der Rheinschifffahrt.

Kur-Pfalz hatte die Gelegenheit benuzt durch seinen Gesandten in Paris Grevenbrok im Jahr 1737 mit der Krone Frankreich über diesen Gegenstand in Unterhandlungen zu treten; veranstaltete zu gleicher Zeit einen Konvent in Straßburg, der die Absicht hatte, den Vergleich von 1681 aufzuheben, und durch französische Einmischung die Zurüknahme des Stappels zu bewirken. Kur-Mainz sah' sich daher wegen dem Stappel in keinem geringen Gedränge, und ohnstreitig wäre es damals um denselben geschehen gewesen, wenn das Privat-Interesse nicht, wider Vermuthen, eine für denselben günstige Wendung hervorgebracht hätte.

---

3) Inst. P. R. Art. 4. 12. 16. 27.

4) Cap. Carl VI. Art. 6, wo es heißt: „daß die Schiffe „auf dem Rhein ungehindert auf und abkommen „sollen, und also bei der von Gott verliehenen „stattlichen Gelegenheit und Benefizirung der Na„tur selbst, ein Stand weniger nicht als der „andere, nach Recht und Billigkeit sich gebrau„chen möge.“

Sele es, daß Straßburg, in der Hoffnung auf nachdrükliche Hülfe von Seiten seines neuen Monarchen, den kurpfälzischen Forderungen zu wenig nachgab, oder daß Kur-Mainz es rathsamer fand, den Erfolg des französischen und kurpfälzischen Einverständnisses nicht abzuwarten, selbst die Hände zum Vergleich zu bieten, und durch Aufopferung eines Theils, wenigstens den Ueberrest zu retten, — Pfalz brach mit einmal seine mit Frankreich angeknüpfte Traktaten ab. Unter dem 29. Nov. 1748 wurde ein Kongreß in Worms zwischen Kur-Mainz- und Kurpfalz eröffnet, und schon unter dem 10. Febr. 1749 kam unter Vermittelung Herzog Christian IV. von Zweibrücken, der unter dem Namen des Mainzer-Rezesses bekannte Vergleich zu Stande, wodurch die Schifffahrts-Rechte beider Staaten regulirt, und die Stappel-Irrungen gänzlich beigelegt wurden.

* Anmerk. Die Verhandlungen über diesen Gegenstand wurden mit vieler Hize und Erbitterung betrieben; so sehr daß Kurfürst Johann Philipp von Mainz den Konvent in Frankfurt verließ, und statt gehofter Abhülfe, nun mit aller Beharrlichkeit seine erlassene Stappelgeseze durchzusezen suchte.

** Anmerk. Im Jahr 1656 erließ Kurfürst Karl Ludwig den Befehl: „daß an den Zoll„stetten zu Oppenheim und Bacharach die Main„zer-Schiffer angehalten, und Waren und Per-

„sollen, eben so wie damals zu Mainz geschah, „zum Umschlag auf pfälzische oder andere Schiffe, „so wie zur Erlegung des Stappel-Betrags ge„zwungen werden sollten.“ Auf Verlangen von Kur-Trier- und Köln mußte aber diese Anordnung sehr bald wieder zurük genommen werden.

*** Anmerk. In dieser Urkunde sagt Kaiser Rudolph II., nachdem der Streit mit Mainz wegen des Stappels, oder was einerlei ist, über die freie Rheinschifffahrt, schon mehr als 100 Jahre angedauert hatte, und Speier einzig dieses Zwangs wegen kaiserl. Privilegien nachsuchte — „dem„nach der Rhein als ein freier Wasser-Strom „auch unsere freie kaiserliche Landstrassen, einem „jeden seiner Gelegenheit nach ꝛc. nicht allein „vermöge natürlicher Rechte, sondern auch des „h. Reichs aufgerichteter Konstitution-Ordnung „und Sazung, ohne das auch unversperrt blei„ben, auch daran wider Billigkeit niemand be„schwert, verhindert und aufgehalten werden „soll ꝛc.“

**** Anmerk. Dies geschah vorzüglich im Jahr 1671, wo der Plan vorgelegt wurde, für die nach Holland und zu Berg gehende Waren Rhein-Türkheim und Koblenz zur Station zu machen, und sie per Ax von den Stations-Orten über Odernheim, Kreuznach, Kastelaun über den Hundsrücken nach Koblenz zu spediren.

***** Anmerk. In diesem, noch weniger bekannten Vergleich versprach Kur-Pfalz: „das

„Stappelrecht zu Mainz und dessen Exerzirung, „wie es in Observanz gewesen und damals exer„zirt wurde, keineswegs zu disputiren oder zu „beunruhigen, noch so es von andern geschehe zu „approbiren, aller Action und Exception gegen „dasselbe renuzirend, so daß im Fall eintreten„der Beschwerden blos der Weg Rechtens oder „gütlicher Beilegung statt finden sollte.“

„Kur-Mainz versprach dagegen, zu Wege „zu bringen, daß wegen des Vikariats die Me„diation des kurfürstlichen Kollegii zum Effekt „gebracht werde, und daß sie auch, damit die „völlige Komposition dieser strittigen Sache desto „besser von statten gehe, an Kur-Baiern (wenn „es nöthig) eine Abschikung thun wollten, um „solche dahin zu befördern, damit Kur-Pfalz „in gewissen Kreisen und andern Distrikten das „dritte Reichs-Vikariat überlassen und conce„dirt werde. Wenn aber wider verhoffen durch „Mediation des kurfürstlichen Kollegii oder auf „andere gütliche Weise, des pfälzischen Vikariats„Befestigung nicht zu erhalten wäre; so wollte „Kur-Mainz aus allen Kräften so wohl durch „sich, als durch andere verschaffen, daß es in den „nächsten Comitiis erlangt und befestigt werde.“

§. 8.

Die Hauptsäze dieses Vergleichs, so weit er auf das Schifffahrtswesen Bezug hat, sind:

„Anerkenntniß des Mainzer-Stappels mit „Umschlag und Niederlage (Marktrecht) unter „einigen Art. 2 & 3 enthaltenen Einschränkun„gen. Dagegen wurde dem Pfälzer-Schiffern „unbeschränkte Rükladung in den Hafen zu Mainz „und den dortigen Ufern, so wie die freie Ladung „zu Frankfurt, lezterе blos mit Ausnahme der „in das Elsaß und die Schweiz gehenden Güter, „eingeräumt. Dabei renunzirte Kur-Mainz in „dem Art. 6. für beständig auf die Neckarfahrt, „und überließ solche privativ den kurpfälzischen „Schiffern.“ * Durch diesen Vergleich kam Kurpfalz in den Mitbesiz der Schifffahrt des Oberrheins, stund hierbei auf gleicher Berechtigungs-Linie mit Kur-Mainz, die Straßburger und Schweizer Güter, in Frankfurt ausgenommen, welche den Mainzer- und Straßburger-Schiffern nach dem Vertrag von 1681 gemeinschaftlich verblieben.

Straßburg war in diesem Vergleich ganz mit Stillschweigen übergangen, blieb, wie so eben bemerkt wurde, auf das reduzirt, was ihm die Uebereinkunft von 1681 eingeräumt hatte. Die Krone Frankreich, durch Kurpfalz selbst auf diesen Gegenstand aufmerksam gemacht und mit Aufklärungen versehen, die seiner damaligen Uebermacht sehr zu statten kamen, glaubte sich seiner Stadt annehmen zu müssen, trat schon das folgende Jahr auf,

erklärte den Vertrag von 1681 vor nichtig, und nahm die freie Schifffahrt für Straßburg in Ansprache, ohne Notiz von dem Vergleich zwischen Kur-Mainz und Kur-Pfalz von 1749 zu nehmen.

Die Verlegenheit, in die beide deutsche Höfe Mainz und Pfalz hierdurch gebracht wurden, war nicht gering, besonders auf Seiten Kur-Pfalz, dem an der Freundschaft der Krone Frankreich alles gelegen seyn mußte, — die als Auskunftsmittel entworfene widersprechende Plane sind wirklich lesenswerth.

Endlich kam auch hierüber unter dem 29. Mai 1751, der so genannte Definitiv-Vertrag zu Mainz zu Stande, „wonach der Vergleich vom 24. Mai „1681, zwischen Kur-Mainz und Straßburg so „wie der zwischen Kur-Mainz- und Pfalz vom „10. Febr. 1749, bestättigt wurde; dagegen wurde „den Straßburger Schiffern, neben der zweimaligen Meßfahrt von 6 Wochen, noch der durch das „Loos ihnen zu gefallene Monat Jäner eingeräumt, „an dem sie die Frankfurter und Mainzer über „Straßburg gehende Güter allein verführen sollten." Mainz verlor hierdurch seine vorbehaltene Konkurrenz bei diesen Gütern.

Diese zwei Vergleiche waren bis auf die Zeiten des Friedens zu Lüneville, die Basis des Rheinschifffahrtswesens. **

* **Anmerk.** Ueber die Frage, was unter der Neckarfahrt und dem Neckar-Gut zu verstehen seie? entspannen sich in den neuesten Zeiten zwischen den Mainzer-Schiffern und dem pfälzischen Schifferstand Differenzien —; ersterer behauptete, durch den 1749sten Vergleich seie den Mainzern blos die Befahrung dieses Nebenstroms entzogen; die rheinpfälzische Schiffer nahmen die von Mainz durch den Neckar bestimmte Güter (die Neckar-Route) in Ansprache.

Daß diese Güter schon in der ältern Periode ihnen, als zur Neckarstrasse gehörig, überlassen waren, ist bereits bemerkt; der Besiz der pfälzischen Schiffer von 1749 bis zum Ausbruch des lezten Kriegs, war mit Grund nicht zu leugnen, da diese Güter in dem Hafen zu Mainz unter dem Namen des Neckar-Guts für die Pfälzer zur Ladung immer abgesondert gehalten wurden, ja es ist dies sogar im Jahr 1788, gerichtlich von Kur-Mainz eingestanden worden. 5) Der Verfolg dieser Streitigkeit wurde jedoch durch die in dieser Zeit erschienene Oktroi-Konvention unterbrochen, und den Nachtheilen, die der Rheinschifffahrt hieraus drohten, noch vorgebeugt.

---

5) Vid. Implor. pro rest. in integrum contr. Sent. Cam. d. d°. 9. Octobr. 1786 in Sachen **Karl Theodor** Kurfürst von der Pfalz Ca. **Friderich Karl** Kurfürst zu Mainz Mdti. §. 12.

** Anmerk. Ohne Beschwerden und Behelligung des Reichs-Richters gieng es zwar auch in diesem Zeitraum nicht ab. — Die Mainzer konnten es nicht vergessen, daß ihnen die Zwangs-Schifffahrt aus den Händen gewunden worden war.

Im Jahr 1770 kam es wegen dem Gebrauch der Halfleute und Pferde mit Kur-Mainz zum Streit, der bis an den Reichshofrath gediehe. Anno 1779 erlangte Kurpfalz gegen Mainz bei dem Reichs-Kammergericht ein Mandat de non turbando vel impediendo navigationes palatinas etc. S. C. Wegen der mainzer Krahnen-Geld-Erhöhung entspann sich ein äußerst weit aussehender Prozeß, in welchem gegen Mainz schon im Jahr 1769. Mand. S. C. erkannt wurden ꝛc. da inzwischen alle diese Differenzien blos die Nichterfüllung des 1749er Vertrags betrafen, so ist ihr Verfolg für die gegenwärtige Absicht überflüßig.

§. 9.

Aus dieser geschichtlichen Darstellung ergiebt sich, daß bis auf die Zeiten des Friedens zu Lüneville, und des Reichs-Deputations-Hauptrezesses die Freiheit der Rheinschifffahrt, während die Reichs-Geseze und Friedensschlüsse sie in der Reihe bestätigten, gänzlich verloren war.

Mainz und Kurpfalz hatten die gemeinschaftliche ausschließliche Fahrt. — Die Neckar-Schiffer

noch die Neckar-Güter privativ. — Straßburg seine zwei Meßreisen für französische und schweizer Güter, und den Monat Jenner, zusammen 4 Monat im Jahr ausschließlich.

Alle Schiffer der übrigen nach ihrer Lage rheinberechtigten Staaten, Oestreich, Baden, Darmstadt, die Städte Worms und Speier, waren auf die Verführung ihrer Produkte, — und auf die bloße Einfuhr beschränkt, Rükladung wurde ihnen nur zuweilen ex gratia verwilligt, und so auch die Fahrt zu Meßzeiten nachgesehen.

Diese Verhältnisse mußten bei Mainz, Pfalz und Straßburg innere entsprechende Schifffahrts-Einrichtungen zur Folge haben, wenn nicht Kollisionen unter den Theilnehmern selbst erfolgen sollten. Schon in dem Nebenrezeß zu dem Vertrag zwischen Mainz- und Pfalz von 1749 wurde festgesezt, „daß den Kurpfälzischen-Schiffern die „Hälfte der Kurmainzer-Fahrt nach Straßburg „in Zukunft, und für beständig verbleiben, und da„her immer zwischen Mainzer- und Pfälzer-Schif„fern abgewechselt, auch zu diesem Behuf die neu „angenommene Rheinschiffer reciproce mitgetheilt „werden sollten.“

In Mainz- und Straßburg dauerten die Ankerzünfte fort, Pfalz hatte seine Schifferbruderschaft mit ihrem seit Jahrhunderten hergebrachtem Siz in Hei-

delberg, die sich, nachdem die Rhein-Schiffe nach und nach die Größe erhielten, daß sie den Neckarstrom nicht mehr passiren konnten, in drei Klassen von selbst abtheilten.

Die Rheinschiffer, welche die Bergfracht bis zum Nebenstrom oder Abstoß verführten.

Die Himpler- und Leichtschiffer, welche die Beifuhr der Thalgüter an den Hafen zu Mannheim, so wie die weitere Verführung der Berg-Güter auf dem Neckar zu besorgen hatten.

Endlich die Nächler, welchen blos die Befugniß zustund, Baumaterialien, Holz, Kohlen rc. zu transportiren.

Diese drei Klassen formirten eine Bruderschaft, unter der Direktion eines Neckargrafen, als obersten Zunft-Herrn, dem zugleich die Justiz- und Polizei auf dem Neckar, so wie die Wahrung der landesherrlichen Gerechtsame auf diesem Nebenstrom übertragen waren. In Heilbronn hatte Kurpfalz seine eigne Faktors, und einen Agenten in untergeordnetem Verhältniß, gegen das Neckargrafen-Amt.

Für die Rheinschiffer erschien im Jahr 1753 eine eigne Umfahrts-Ordnung, welche im Jahr 1784 erneuert worden ist, unter dem Titel Rang-Ordnung, die Theilhaber erhielten den Namen Rang-

fahrer. Ihre Anzahl war auf 20 gesezt, Mannheim erhielt 6. Das Neckarthal 14 Räng, von welchen Heidelberg 10 und Hasmersheim 4 überlassen wurden. — Auch diese nüzliche, übrigens bei dem Handelsstand nicht beliebte Einrichtung, weil ihm hierdurch der Weg, den Schiffer in seine Hand zu bekommen, abgeschnitten war, — hat der Krieg zerstört. *

Das pfälzische Rheinschifffahrtswesen war einer eignen, aus einem Mitglied der Regierung und der Hofkammer zusammengesezten Kommission untergeben, welche ihr eigenes Bureau formirte.

Der Friede zu Lüneville hatte, unter Bezug auf den Art. XV. des Traktats von Campo Formio, alle Handlungs- und Kommerzial-Verträge provisorisch, und bis zum Abschluß neuer Konventionen bestättigt. 1) Regierungs-Kommissär Rudler hat unter dem 20 Thermidor des VI. Jahrs, einen Beschluß in die vier Departements bekannt gemacht, „daß „in Betreff der Ladung und Transportirung von „Waren aus einem Hafen in den andern noch „ferner hin, den Verträgen genau nachgegangen „werden sollte. Der Oberpräfekt in Mainz endlich „hat unter dem 21. Prärial des XI. Jahrs den Ver„trag von 1749, mit der Ratifikation von 1751, mit„telst offizial Schreibens ausdrüklich anerkannt.“ —

1) Friedens-Trakt. zu Lünev. Art. XVII.

Ausser kleinern Differenzien mit dem mainzer Schifferstand über den Sinn dieser Verträge, deren oben schon (§. 8. Anmerk. *) erwähnt wurde, stellte sich nach und nach die alte Ordnung im Schifffahrtswesen wieder her, bis durch die im Jahr 1805 erschienene Octroi-Konvention die ganze bisherige Zoll- und Schifffahrts-Verfassung aufgehoben, und eine neue Einrichtung in Vorschlag gebracht wurde, deren nähere Beurtheilung nun der Gegenstand der nachfolgenden Abhandlung seyn soll.

* Anmerk. Durch die erneuerte Rangfahrts-Ordnung von 1784. Art. 3. wurde zur Abschneidung der Ueberladung befohlen, daß die Rangfahrer für die Zukunft sich ihrer eigenthümlichen Schiffe nicht mehr bedienen, „daß 6 Kompagnie-„Schiffe erbaut werden sollten, wovon Heidel-„delberg 3. Mannheim 2, und Hasmersheim „eines zu stellen hatte.“ — Die Größe und Form der Schiffe war genau vorgeschrieben.

Auch dieser Plan kam jedoch nicht zur Ausführung, weil diese Schiffe schon in dem Jahr ihrer Erbauung durch den Eisgang ruinirt wurden, und der Ranggenossenschaft die Mittel fehlten, wieder neue zu erbauen.

Erstes Kapitel.

§. 1.

Was die Krone Frankreichs seit Jahrhunderten vergeblich gesucht hatte — den Rhein zur Gränze gegen Deutschland zu erhalten — bewirkte der unter dem 9. Febr. 1801, zwischen Se. römisch-kaiserl. Majestät und der damaligen Republik Frankreich, zu Lüneville zu Stande gekommenne, unter dem 7. Merz des nämlichen Jahrs von dem deutschen Reich genehmigte Friede.

„Sämmtliche auf dem linken Rheinufer gele„gene Länder und Domänen, welche zum deutschen „Reich gehörten, wurden mit voller Souverainität „und Eigenthum an Frankreich abgetreten — der „Thalweg des Rheins die Gränze zwi„schen der fränkischen Republik, und „dem deutschen Reich, von da an, wo „dieser Strom das helvetische Gebiet „verläßt, bis zu seinem Eintritt in das

„Batavische; wogegen Frankreich allen seinen
„Besizungen auf dem rechten Ufer entsagte.“ 1)

„Durch diese Abtretungen verloren mehrere
„Fürsten und Stände des Reichs ihre Besizun-
„gen ganz oder zum Theil, ihre Entschädigung
„wurde nothwendig, in dem Friedens-Instrument
„daher der allgemeine Grundsaz aufgestellt, daß
„die Gesammt-Masse des Reichs diesen Verlust zu
„tragen, und in Gefolg dessen, und der bei dem
„Rastadter-Kongreß zum Grund gelegten Prin-
„zipien, dasselbe gehalten seyn soll, den erbli-
„chen Fürsten, welche sich am linken Rheinufer
„ihrer Besizungen verlustig finden, eine Entschädi-
„dung, aus dem Schoße des deutschen Reichs
„zu geben.“ 2)

Köln, Trier, Mainz und Straßburg, die Haupthäfen des deutschen Rheinhandels, waren durch diesen Friedensschluß von Deutschland abgerissen, — in französischen Händen; Frankfurt, und der Handel und das Kommerz des rechten Rhein-Ufers in eine von Frankreich abhängige Lage gebracht; für das deutsche Rhein-Schifffahrtswesen, und dessen fernern Betrieb war vollends nur die Aussicht auf französische Diskretion, und eine prekäre Existenz übrig; gegen die hieraus entspringende üble Folge mußte nothwendig Rath geschaft werden.

Schon von den vermittelnden Mächte wurde daher dieser Gegenstand in Berathung gezogen, und nach ihrer getroffenen Vereinbahrung in dem Reichs-Deputations-Hauptrezeß §. 39., welcher durch die Octroi-Konvention Art. 1. nochmals bestätigt ist, die Berechtigungen beider Ufer, die Zoll- und die Schifffahrts-Verhältnisse festgesezt.

Die Hauptsäze hierüber sind; „Alle Rheinzölle „werden aufgehoben, blos Eingangs-Gebühren „(droit de douane) und ein Schifffahrts-Octroi „bleiben vorbehalten, wovon der Ertrag zwischen „Frankreich und dem deutschen Reich, nach Abzug „der Administrations-Kosten, in zwei gleiche Theile „getheilt, der deutsche Antheil zunächst zur Unter„haltung des Leinpfads und der Wasser-Strasse „verwendet, der übrige reine Rest aber zur Ergän„zung der Dotation des Herrn Kurfürsten Erz„kanzlers, und für die §. 9. 14. 17. 19. 20. „§. 7. und 27. des R. D. Rez. ausgedrükte Zwecke „bestimmt seyn soll." 3)

Da der Rhein (in dem Frieden zu Lüneville) als gemeinschaftlicher Fluß zwischen dem deutschen Reich und Frankreich anerkannt worden war, die neue Octroi-Einrichtung gemeinschaftliche zwekmäßige Anordnungen nothwendig machte, außer den auf den Ertrag mit bestimmten Renten Angewiesenen und zunächst dem Herrn Kurfürsten

Erzkanzler kein deutscher Reichsstand bei dieser Sache mehr ein direktes Interesse haben konnte; so ist Lezterem, „von dem Reich, mit Einstim„mung des Kaisers, die Vollmacht übertragen wor„den, mit der französischen Regierung, alle allge„meine und besondere Anordnungen in Beziehung „auf das Schifffahrts-Octroi abzuschliessen, blos „die Genehmigung des Kurfürsten-Raths vor„behalten; wornach die Uebereinkunft zur Kennt„niß des unter seinem Oberhaupt versammel„ten Reichs gebracht werden sollte —.“

Nur wenige allgemeine Grundsäze sind dieser Vollmacht noch als eine nähere Instruktion, und als Basis für die künftigen Uebereinkunft beigefügt.

„Die Taxe darf den Betrag der aufgehobe„nen Zölle nicht übersteigen.“

„Fremde Schiffer zahlen mehr als die von „beiden Rheinufern, und als die zu Thal ge„hende.“

„Die Erhebung wird einer einzigen Behörde „anvertraut, von der die Schifffahrt so wenig „als möglich aufgehalten werden soll.“

So viel die Organisation betrift ist bestimmt:

„Der General-Direktor des Octroi wird „gemeinschaftlich von der französischen Regierung „und dem Herrn Kurfürsten Erzkanzler ernannt.“

„Bei jedem Erhebungs-Bureau wird wechselseitig ein Kontrolleur angestellt.“

„Die Einnehmer auf dem rechten Ufer werden von dem Herrn Kurfürsten Erzkanzler mit Einverständniß der Landes-Fürsten angeordnet.“

„Es dürfen nicht weniger als 5, und nicht mehr als 15 Bureaux errichtet werden, die nur in Dienstsachen von der Gerichtsbarkeit der Landesherrn ausgenommen sind.“

„Der Herr Kurfürst Erzkanzler wird sich alljährlich mit der französischen Regierung und den angränzenden Landesherrn des rechten Rheinufers über die Unterhaltung des Leinpfads und der Rheinstraße benehmen.“

„Die Administrations- und Erhebungs-Grundsäze bleiben der weitern Uebereinkunft des Herrn Kurfürsten Erzkanzlers, und des französischen Gouvernements, über die endliche Einrichtung des Schifffahrts-Octroi selbst ausgesezt.“ 4)

1) Friede zu Lüneville 1801. Art. 6.

Se. Majestät der Kaiser und König willigen ein, sowohl in Ihrem als des deutschen Reichs-Namen, daß die fränkische Republik künftighin die auf dem linken Rheinufer gelegenen Länder und

Domainen, welche zum deutschen Reich gehörten, in voller Souverainetät und Eigenthum besize; so daß, demjenigen gemäß, was bei dem Rastadter-Kongreß von der Reichsdeputation förmlich zugestanden, und von dem Kaiser genehmigt worden war, der Thalweg des Rheins künftighin die Gränze zwischen der fränkischen Republik und dem deutschen Reiche sey, nämlich von dem Orte an, wo der Rhein das helvetische Gebiet verläßt, bis zu demjenigen, wo er in das Batavische tritt. Diesem zufolge entsagt die fränkische Republik förmlich jedem Besizthum auf dem rechten Rheinufer, und willigt ein, die Pläze Düsseldorf, Ehrenbreitstein, Philippsburg, das Fort Cassel nebst den andern Festungswerken gegenüber von Mainz am rechten Rheinufer, das Fort Kehl und Altbreitsach, wem es gebühren wird, wieder zu erstatten, unter der ausdrüklichen Bedingung, daß diese Pläze und Forts in dem nämlichen Zustand zu bleiben fortfahren sollen, in welchem sie sich bei der Räumung finden werden.

2) Friede zu Lünev. 1801. Art. 7.

Und da zufolge dessen, was das deutsche Reich an die fränkische Republik abtritt, mehrere Fürsten und Stände des Reichs insbesondere sich, ganz oder zum Theil, ihrer Besizungen verlustig finden, während es dem deutschen Reiche insgesammt zukommt, den aus den Bedingungen des gegenwärtigen Traktats entspringenden Verlust zu tra-

gen: so ist zwischen Sr. Majestät dem Kaiser und König, sowohl in Ihrem als des deutschen Reichs Namen, und der fränkischen Republik bedungen, daß in Gemäßheit der förmlich beim Rastadter-Kongreß aufgestellten Grundsäze, das Reich gehalten sein soll, den erblichen Fürsten, welche sich am linken Rheinufer ihrer Besizungen verlustig finden, eine Entschädigung zu geben, welche den Einrichtungen zufolge, die nach diesen Grundlagen weiterhin bestimmt werden sollen, in dem Schoße des besagten Reichs zu nehmen sein wird.

3) Diese Anordnung des Reichs D. Rezesses hat neuerlich die wichtige und noch unerörterte Frage veranlaßt;

Was wegen Unterhaltung der, durch die neue Octroi-Einrichtung in Ruhestand kommenden Zoll-Offizianten des rechten Rheinufers für Grundsäze anzunehmen sind? Wem ihre Salarirung oder Pensionirung obliegt?

Bei der Beantwortung der ersten Frage, scheint es darauf anzukommen; ob von Zollbedienten aus Entschädigungs-Landen, oder von solchen die Rede ist, die ihren vorigen **Landesherrn** nicht verändert haben.

Bei jenen entscheidet der R. D. Rez. Art. 59. 66 und 67 ganz bestimmt, „daß ihnen an ihrem „vorigen Gehalt so wie sie solchen unter dem 24. „August 1802 bezogen haben, nichts geschmälert

„werden darf, und eine Menge Präjudizien der „Subdelegations-Kommission, und die Reichsge„richte bestättigen diese Wahrheit.“

Anders verhält sich aber die Sache mit den Rheinzoll-Bedienten alter Staaten, die ihren vorigen Landesherrn unverändert erhielten, bei welchen der Verlust ihrer Dienste nur Folge der neuen Rheinzoll und Schifffahrts-Einrichtung ist. Bei diesen kann der Reichs D. Rez. nie Entscheidungs-Quelle werden. — Ob ihnen ihr Gehalt entzogen, ob ihnen aufgekündigt werden kann? — die Beantwortung dieser Fragen hängt zu nächst von der Art ihrer Anstellung im Staat und von ihrem Dienstvertrag ab. Stunden sie in der Kathegorie wirklicher Staatsdiener, wurden bei ihrer Annahme nicht rechtsbeständige Modifikationen getroffen, die den Dienst widerruflich machen; wohin ich aber die Dienstreverse mit dem Vorbehalt wechselseitiger vierteljähriger Aufkündigung, so gerade zu noch nicht rechnen möchte; so kann bei ihnen weder eine Aufkündigung noch Gehalts-Schmälerung in der Regel statt finden; der Staat ist aus dem Dienstkontrakt verbunden, diesen Dienern ihre ehmalige volle Besoldung fortreichen zu lassen, der Normal-Tag findet bei ihnen eben so wenig, als eine Ueberweisung an die neuen Besizer der Octroi statt, der Staat hat seinen Regreß bei der Octroi-Kasse zu suchen, wenn er diese und nicht sich verbindlich glaubt. Hierinnen liegt ein Hauptunterschied zwischen den Dienern aus Entschädigungs-Landen und den aus alten Landen.

Bei der zweiten Frage: wem die künftige Salarirung dieser Staatsdiener obliegt? ob der Regreß an die Octroi-Kasse, rüksichtlich seiner in Ruhe-Stand gekommenen Rheinzoll-Bedienten, auf Seiten des Staats in den unveränderten Landen gegründet ist? wird die Beantwortung schon schwieriger.

Die Argumente, aus denen die Uebernahme verweigert wird, konzentriren sich in dem Hauptsaz;

„Nach dem §. 39. des R. D. Rez. ist die „Octroi-Anstalt kein Surrogat der aufgehobe„nen Rheinzölle; sie ist eine novum opus, „dessen **Ertrag seine eigne reichsgesezliche** „**Bestimmung erhalten** hat, und in keinem „Fall zu Pensionirungen der vorhin bestande„nen Zollbeamten verwendet werden kann.“

Diesem wird entgegengesezt, daß

„nach dem Reichs D. Rezeß der Staatsdiener „seine Pensionirung aus den Entschädigungs„Objekten zu suchen habe, welche mit dieser „Verbindlichkeit an die neuen Besizer gekommen „seyen; die Zölle und Revenüen der Rhein„straße seyen den entschädigten Fürsten nicht „überlassen, folglich könne sie auch die auf den„selben haftende Last nicht treffen.“

Für die Diener alter Lande die das Recht ihres Besoldungs-Bezugs auf den Dienstkontrakt gründen, ist nach dem oben gesagten dieser Konflikt der entschädigten **rheinischen Herrn Fürsten**

mit der Octroi-Kasse, ganz gleichgiltig; der Nachtheil trift blos die Rheinzoll-Bediente in Entschädigungs-Landen, die kein anders Fundament für ihre Forderung haben, als den, in diesem Punkt nicht bestimmten, Reichs D. Rezeß, und ihre Lage wird noch drückender und weitaussehender, wenn diese Frage bei solchen Territorien eintritt, die zerstückelt und mehreren **Erb-Fürsten** zu Theil wurden, da in diesen die Diener-Qualität — ob Rheinzoll-Beamte unter die Staats- oder Lokaldiener zu rechnen, ihre Salarirung also den sämmtlich partizipirenden **Herrn Fürsten**, oder dem **Innhaber der Provinz**, in welcher die Zölle angelegt waren, privativ hinzuweisen seyen? nothwendig zu neuen Erörterungen führen muß.

Es ist sehr zu wünschen, daß dieser wichtige Gegenstand durch den Additional Octroi-Vertrag, worüber dermalen in Paris unterhandelt wird, ebenfalls seine Erledigung erhalte.

Wäre hierüber rechtlich zu entscheiden, so scheint mir der Umstand, daß die ehmalige Rheinzölle keine lokal oder provinzial Berechtigung waren, sondern **dem Staat** in complexu, oder den vordern Regenten von den Kaisern verliehen wurden; die bei denselben angestellte Offizianten auch zu Staatsdienern zu qualifiziren, ihre künftige façionsmäßige Unterhaltung also, insofern sie auf den Entschädigungs-Landen rechtlich begründet ist, eine Obliegenheit aller Konkurrenten, nach

dem Verhältniß des ihnen zugefallenen Landes-Antheils, zu seyn.

Bei dem Konflikt der **Landesherrn** mit der Octroi-Kasse wegen der Uebernahme der alten Zollbeamten, scheint der Grundsaz: „die **Erbfürsten** sind für das „totum ihres durch den Lüneviller Frieden ihnen zu„gegangenen Verlustes, wohin auch der Abgang „der Rheinzölle in ihren alten Landen gehört, „entschädigt;" auch die Verbindlichkeit der Staats-kasse die Salarirung der alten Zollbeamten fort zu tragen, als unmittelbare rechtliche Folge zu bestätigen. Anders hingegen verhält sich die Sache in den Entschädigungs-Landen; der Umfang der in dem §. 59. 66 und 67. des R. D. Rez. bestimmten Verbindlichkeiten, begränzt sich, der Natur der Sache nach, durch die Entschädigung — es handelt sich von Lasten die auf der Sache haften, und mit dieser auf den neuen Besizer übergehen — wem diese nicht zu Theil wurde, dem können auch jene mit Recht nicht aufgebürdet werden, so lang ein anderes nicht ausdrüklich, als Ausnahme des allgemeinen Prinzips, festgesezt ist.

Da die Rheinzölle kein Entschädigungs-Objekt der **deutschen Erbfürsten** wurden, da sie ausdrüklich hievon ausgenommen sind, die damit verbundene ehemalige Staatsdienste und ihre Diener also an diesen keine neue Landesherrn erhielten, so läßt sich auch der R. D. Rezeß von diesen Dienern nicht gegen sie anwenden, und aller Verbindlichkeits-Grund, die **Fürsten** zu ihrer Salarirung anzuhalten fehlt gänzlich.

Uebrigens ist die Unterstellung, „daß die „Rheinzölle aufgehoben, die Octroi-Anstalt kein „Surrogat derselben seye" schon nach dem Buchstaben des §. 39. des Reichs D. Rezesses, noch großen Zweifeln unterworfen.

Die Aufhebung trift, wie der ganze Paragraph zeigt, und die Octroi-Konvention noch vollständiger beweist, nicht die Rheinzölle als Revenüe, sondern die alte Zoll-Einrichtung und die Zoll-Stationen — nur diesen sind Andere unter dem veränderten, übrigens gleichbedeuten Namen Schifffahrts-Octroi, surrogirt. Die **Einrichtung** ist zufällig, durch den §. 60. des R. D. Rez. auch in den Entschädigungs-Landen, „der freien Hand des neuen „Landesherrn überlassen," eben daher aber der Diener nicht von der **Einrichtung** abhängig gemacht, sondern auch den neuen Innhaber der Revenüe mit seinem Gehalt verwiesen, ohne Rüksicht, welche abweichende neue Organisation er seinem Interesse angemessener findet, — und hiernach scheinen die Verbindlichkeiten rüksichtlich dieser Diener, allerdings auf der Octroi-Kasse des rechten Rheinufers zu ruhen, und gegen diese alle die Grundsäze die der Art. 59. 66 und 67. aufstellen, für die **Betheitigten rechtlich gegründet.**

4) Reichs D. H. Rezeß Art. 39.

Alle sowohl auf dem rechten als linken Ufer erhobenen Rheinzölle sollen aufgehoben sein, ohne unter irgend einer Benennung wieder hergestellt werden zu können; jedoch mit Vorbehalt der Ein-

gangsgebühren (droits de douane) und eines Schifffahrts-Octroi, welches nach folgenden Grundlagen genehmiget wird.

Da der Rhein von den Gränzen der batavischen Republik an, bis zu den Gränzen der helvetischen Republik, und dem deutschen Reiche gemeinschaftlicher Strom geworden ist; so geschieht die Errichtung sowohl, als die Anordnung und Erhebung des Schifffahrts-Octroi, gemeinschaftlich von Frankreich und dem deutschen Reiche.

Das Reich überträgt, mit Einwilligung des Kaisers, alle seine deßfallsigen Rechte völlig und gänzlich dem Kurfürsten Erzkanzler, welcher die Vollmacht des deutschen Reichs hat, mit der französischen Regierung alle allgemeine und besondere Anordnungen in Beziehung auf das Schifffahrts-Octroi abzuschließen; diese Anordnungen werden durch den Kurfürsten Erzkanzler zur Genehmigung des kurfürstlichen Kollegiums und zur Kenntniß des unter seinem Oberhaupte versammelten Reiches gebracht.

Die Taxe wird dergestalt ausgemittelt, daß sie den Betrag der aufgehobenen Zölle nicht übersteigt. Es wird eine höhere Taxe von der Schifffahrt der Fremden, und von den Schiffen, welche den Rhein heraufgehen, entrichtet, als von der Schifffahrt der französischen oder deutschen Uferbewohner, und von den Schiffen, welche den Rhein hinabgehen.

Die Erhebung derselben wird einer einzigen Behörde anvertraut, und die Erhebungsart so eingerichtet, daß die Schifffahrt so wenig als möglich dabei aufgehalten wird.

Der General-Direktor des Octroi wird gemeinschaftlich von der französischen Regierung und dem Kurfürsten Erzkanzler ernannt, welche wechselseitig einen Kontrolleur bei jedem Erhebungs-Büreaux halten. Die Einnehmer auf dem rechten Ufer werden von dem Kurfürsten Erzkanzler, mit Einverständniß der Landes-Fürsten, ernannt. Nichts destoweniger bleiben diese Administrations- und Erhebungs-Grundsäze noch dem weitern Uebereinkommen unterworfen, welches über die endliche Einrichtung des Schifffahrtsoktroi selbst zwischen dem französischen Gouvernement und dem Kurfürsten Reichserzkanzlern statt haben wird.

Es werden nicht weniger als 5 und nicht mehr als 15 Erhebungsbüreaux errichtet. Diese Büreaux sind nur in Dienstsachen, außerdem aber keineswegs von der Gerichtsbarkeit der Landesherrn ausgenommen. Sie werden hingegen bedürfenden Falls allen Beistand von Seiten der Landesherrn erhalten.

Der Ertrag des Oktroi im Ganzen hat vordersamst die Kösten der Erhebung, der Verwaltung und der Polizei zu bestreiten.

Der Ueberschuß wird in zwei gleiche Theile getheilt, deren jeden vorzüglich zu Unterhaltung

der Leinpfade, und der zur Schifffahrt erforderlichen Arbeiten auf jedem der respektiven Ufer bestimmt ist.

Der reine Rest, der zum rechten Rheinufer gehörigen Hälfte wird:

1) zur Ergänzung der Dotation des Kurfürsten Erzkanzlers, dann für die übrigen in den §§. 9. 14. 17. 19 und 20 gegebenen Anweisungen.

2) zur Bezahlung der in den §§. 7 und 27 subsidiarisch und bedingnißweise angewiesenen Renten verhypothezirt.

Falls sich ein jährlicher Ueberschuß von Einkünften ergebe, so wird er zur stufenweisen Ablösung der Lasten dienen, mit welchen das Schifffahrts-Oktroirecht beleget ist.

Der Kurfürst Erzkanzler wird sich jährlich mit der französischen Regierung, und den an das Ufer gränzenden Landesfürsten der rechten Rheinseite, über die Unterhaltung der Leinpfade, und die zur Schifffahrt erforderlichen Arbeiten in der Ausdehnung der respektiven Rheingränzen benehmen.

§. 2.

Diese Lücke des Reichsdeputations-Hauptrezesses ergänzte, die unter dem 5. August 1804, zwischen dem französischen Herrn Staats-Rath *Cretet*, **und dem Herrn Minister Grafen von Beust**

zu Stande gekommene Oktroi-Konvention, und die Nachtrags-Konvention vom 1. Okt. d. n. J.

Beide kamen unter dem 5. November und 3. Dezember 1804 zur Diktatur bei dem kurfürstlichen Kollegio.

Längst schon hatte man das Bedürfniß gefühlt, feste Bestimmungen über die Schifffahrt auf dem Rhein zu haben; die Fluß-Gemeinschaft mit der Krone Frankreichs machte sie vollends unumgänglich, und jeder Deutsche muß die Bemühung des Herrn Kurfürsten Erzkanzlers, Seine Vorsicht und zwekmäßige Einleitung bei diesem wichtigen und verwickelten Geschäft, mit lebhaftem Dank erkennen.

Es lag jedoch schon in der Sache selbst, daß Nachträge, Bemerkungen und Berichtigungen erfolgen mußten, da sich der Vertrag auch über Lokalitäten ausbreitet, und das Privat-Interesse einzler Stände, mehr oder weniger berührt, auf welche bei dem Entwurf der Konvention, theils weil sie nicht bekannt waren, theils als Gegenstände besonderer Traktaten, bei dem Plan einer allgemeinen Gesezgebung in keine wenigstens nicht vollständige Rüksicht genommen werden konnte.

Den 7. Jäner 1805 waren die Abstimmungen in dem Kurfürsten-Rath über diese Konvention

ihren Anfang, und den 18. März d. J. wurde das Kollegial-Gutachten an kaiserliche Majestät dahin erstattet:

„daß die in Berathung stehende Konvention,
„unter dem Vorbehalt, allgemein zu genehmigen
„seyn dürfte; daß über die in den kurfürstl.
„Abstimmungen gemachten Anträge, und über die,
„das Wohl des beederseitigen Schifferstandes und
„der Strompolizei betreffenden Erinnerungen,
„noch eine weitere Unterhandlung zwischen Kommissarien
„des Kaisers von Frankreich Majestät,
„und einem Bevollmächtigten des Herrn
„Kurfürsten, Reichs-Erzkanzlers in Gefolg
„des von Ihnen schon vorher von kaiserlicher
„Majestät und dem Reich übernommenen und
„zur Dankbarkeit des ganzen Reichs rühmlichst
„bis daher erfüllten Auftrags, unter Benutzung
„der von den betheiligten Reichsständen durch
„ihre Abgeordnete beizubringenden Erinnerungen,
„zu pflegen, und eine weitere Uebereinkunft zu
„treffen, welche hiernächst ebenfalls zur Erwägung
„des kurfürstl. Kollegii, und zur Bestätigung
„kaiserlicher Majestät zu bringen seye."

Die kaiserliche Ratifikation erfolgte unter dem 11. May 1805. ganz nach dem Inhalt des Kollegial-Gutachtens, 1) und die unmittelbare Folge hie-

von war, der zu Abschließung dieses Additionel-Octroi-Vertrags wirklich in Paris bestehende Zusammentritt der Bevollmächtigten Sr. Majestät des französischen Kaisers und des Herrn Reichs-Erzkanzlers in den nämlichen Personen, welche die Hauptkonvention eingeleitet hatten.

Auch die Octroi-Konvention hatte eine wichtige Lücke, indem sie in dem Art. 14. in den Städten Mainz und Köln allgemeine Schiffergilden anordnet; ihre Organisation und die Polizei aber der Präfektur des Ruhr- und Donnersberger Departements überließ; blos die Begutachtung der Octroi-General-Direktion und die Genehmigung der französischen Regierung vorbehielt.

Da die Hauptkonvention, welche die Basis und das Fundament für die Schiffergilden nach dem bisher gezeigten werden mußte, noch Berichtigungen und Modifikationen erwartete, und der Kongreß hiezu eröffnet war; da der Gegenstand der näheren Berathung, die Monita des Kurfürstenraths seyn sollten; gegen den Art. 14 — 17 der D. K. aber wirklich von Kurbaden und Würtemberg als einzig betheiligte Bemerkungen gemacht waren, die also erst durch den Kongreß in Paris ihre Erledigung erhalten mußten; so konnte man, nach den ersten Grundsätzen des Völkerrechts, und den immer bewiesenen allgemein bekannten Gesinnungen Sr. Majestät des französi-

schen Kaisers mit Zuversicht erwarten, daß die Errichtung dieser Schiffergilden noch zur Zeit würde im Anstand belassen werden.

Wider alle Erwartung kam daher, für den Oberrhein die Nachricht, daß man in Mainz, aller dieser diplomatischen Hindernisse ohnerachtet zur Ausführung schreite, und schon der 14. Okt. d. J. zu dem Anfang der Berathschlagungen über die künftige Einrichtung der Schiffergilden bestimmt seye. Der Art. 17. O. K. hatte zwar die Genehmigung der General-Direktion und Bestätigung der französischen Regierung vorbehalten; allein schon drei Tage nach dem ersten Zusammentritt — den 17. Oktober (25. Vendemiär) erschien der Beschluß des Herrn Oberpräfekts unter dem Titel:

Verordnung zur Organisation der Mainzer Schiffer-Gesellschaft,

in beiden Sprachen im Druck — innerhalb eines Zeitraums, der deutlich genug bewieß, daß das Konklusum der gemeinschaftlichen Berathung vorangegangen seyn müsse; wenn auch die erhobene faktische Umstände es nicht außer Zweifel sezten.

Veranlaßte diese Verfahrungsart Befremden auf dem rechten Rheinufer, so wurde es doppelt groß, nachdem der Innhalt des Reglements erst bekannt, und Versuche gemacht wurden, die deutsche Schiffer

ohne weiters zu dem Eintritt in diese neu kreirte und ex abrupto organisirte Gilde zu zwingen. Hiernach, war in dieser mit der Octroi-Konvention ganz connexen Sache, in der eine französische Administrativ-Stelle gegen Staatsverträge durchzugreifen schien, nichts mehr übrig, als den Rekurs an den in Paris versammelten Kongreß zu nehmen.

Zwei Gegenstände sind es also, worüber dermal verhandelt wird, — über den Octroi-Vertrag und die bei demselben nothwendige Modifikationen, und über das Reglement für die Mainzer Schiffer-Gilden.

Meine Ansichten von beiden sind der Gegenstand der nachfolgenden Kapiteln.

1) Kaiserl. Kommissions-Ratifikations-Dekret vom 11. Mai 1805.

Seine kaiserliche Majestät sahen sich durch diese vereinigten Bemühungen bei Prüfung des vorgelegten Gutachtens ungemein erleichtert, und ertheilen nunmehr demselben nach seinem ganzen Inhalte die Reichsoberhauptliche Genehmigung.

Die abzuschließende weitere Übereinkunft hat vorzüglich den erhabenen Zweck, in einer so großen, zweien nachbarlichen Staaten gemeinschaftlichen Angelegenheit alle mögliche künftige Zweifeln und Mißverständnisse, durch noch nähere vertragsmäßige Bestimmungen zu beseitigen, und eben dadurch, die zwischen beiden bestehenden freundschaftlichen Ver-

hältnisse desto enger zu befestigen. Um so lebhafter ist daher die vertrauungsvolle Überzeugung Sr. römisch kaiserlichen Majestät, daß des Kaisers von Frankreich Majestät jeden auf die Erzielung dieses Zweckes gerichteten Antrag mit billiger und gerechter Geneigtheit aufnehmen werden.

Zugleich giebt der thätige und patriotische Eifer, mit welchem der Herr Kurfürst Erzkanzler den übernommenen ersten Auftrag erfüllt haben, Sr. kaiserlichen Majestät die sicherste Bürgschaft, daß Hochderselbe in gleicher Eigenschaft eines Bevollmächtigten des Kaisers und Reichs, auch die Unterhandlung und Abschließung der unter Vorbehalt der allerhöchsten kaiserlichen Genehmigung noch zu treffenden Übereinkunft mit gleich ruhmwürdiger Auszeichnung übernehmen werde.

Wenn übrigens in dem nun allergnädigst genehmigten Gutachten bei der noch abzuschließenden Übereinkunft, auch von Benutzung der von den betheiligten Reichsständen durch ihre Abgeordneten beizubringenden Erinnerungen die Rede ist: so ist es eine von Kursachsen und Braunschweig zum Protocolle schon gemachte Bemerkung: „Daß diese Stände von selbst geneigt seyn werden, alle solche Anträge zu entfernen, wodurch der Hauptzwek der, nach bereits im Deputations-Hauptschlusse vom 23ten Nov. 1802. beschlossener gänzlichen Aufhebung aller Rheinzölle, annoch im 39ten §. des Deputations-Hauptschlusses vom 25ten Februar 1803 hauptsächlich zum Behuf der kurerzkanzlerischen Do-

tations-Ergänzung beliebten neuen Einrichtung gehindert, oder einiger Ungewißheit für die Zukunft ausgesezt werden könnte." Seine kaiserliche Majestät finden diese Bemerkungen so gerecht und zwekmäßig, daß Allerhöchstdieselben sie bei allen zu machenden Erinnerungen als eine wesentliche Bedingniß voraussetzen.

Zweites Kapitel.

§. 1.

Die Octroi-Konvention, zu deren näherer Beurtheilung wenigstens eine kurze systematische Uebersicht nothwendig ist; enthält nur wenige allgemeine Grundsätze, und beschäftigt sich mit den beiden Hauptgegenständen der Octroi-Administrations- und Rheinschifffahrts-Einrichtung; nach diesen Abtheilungen werde ich den Innhalt derselben mit Zurückweisung auf den Vertrag selbst in Kürze vortragen, bei jedem Satz anzeigen, was hierüber bereits bei dem Kurfürstenrath, soweit die dortige Deliberationen bekannt sind, verhandelt worden ist, und meine Privat-Bemerkungen beifügen.

§. 2.

1) Der oberste allgemeine Grundsatz, von dem bei der Abfassung des Octroi-Vertrags ausgegangen wurde, ist auf den Art. 6. des Lüneviller

Friedens gebaut, „nach welchem der Thalweg des „Rheins die Grenze zwischen dem deutschen und „französischen Reich machen soll," und dieser Artikel ist dahin erleutert, „daß diese Grenz-Abtheilung „sich blos auf die Ausdehnung der Souveränitäts-Rechte erstrecke, Schifffahrt und Handel „nicht hierunter begriffen seye, sondern unter beiden „Reichen gemeinschaftlich verbleibe. Art. 2.

2) Die Absicht der Octroi-Konvention soll blos die seyn, „den §. 39. des R. D. Rez. seiner Form „und seinem Innhalt nach in Vollzug zu setzen." Art. 1. *

* Anmerk. Diese beide Artikel sind in der Anwendung von äußerster Wichtigkeit. Die Konvention läßt die Grenzen der polizeilichen Gewalt der Octroi-Administration und des in den Häfen Mainz und Köln angeordenten, Gilde-Vorstands sehr unbestimmt; schon zeigen sich die Folgen hievon in dem Mainzer Schiffer-Gesellschafts-Reglement, das auf diese Unbestimmtheiten baut, und ewige Konflikte droht, und die stete Berührung, in der die Territorial-Rechte mit diesen fremden Einrichtungen stehen, müssen auch bei der klugsten Behandlung häufige Kollisionen unvermeidlich herbeiführen, die sodann blos aus diesen zwei Artikeln ihre Erledigung erhalten können, „da „(nach dem Art. 128.) zur Auslegung oder „Ergänzung des Octroi-Traktats, weder äl-

„ tere Verträge noch Gesetze und Herkommen „ gebraucht werden dörfen, “ wenn anders der neue Additional-Vertrag nicht bestimmtere Grundsätze hierüber an die Hand geben sollte, was freilich sehr zu wünschen wäre.

Der Lüneviller Friede enthält (in seinem Art. 6. wo er den Thalweg als Grenze beider, des deutschen und französischen Reichs aufstellt) keine Beschränkung der Souveränitäts- und Landshoheits-Rechte; der Reichs-D. Rezeß, so wie die Octroi-Konvention bestätigen das nämliche als Regel, „ **nur rücksichtlich der Schifffahrt und des** „ Octroi ist die **Gemeinschaft des Flusses** bei- „ behalten. “ Hiernach bestimmt der Zweck schon die Grenzen der polizeilichen und Strafgewalt der Octroi-Bureaux und der Schiffer-Gilden, so wie die vor diese Stellen, **als Ausnahme von der Regel**, geeignete Gegenstände sehr genau.

Der Zweck der Octroi-Bureaux ist die konventionsmäßige Erhebung des Octroi, Vorsorge zu tragen, daß diese Gefälle nicht geschmälert werden; die polizeiliche und Strafgewalt derselben, kann sich daher, die beschränkte Gerichtsbarkeit über die eigene Diener in Dienstsachen ausgenommen, auch blos auf dieses Objekt, als Mittel zum Zweck erstrecken. Jede weitere Ausdehnung würde ein Eingriff in die vorbehaltene Hoheits-Rechte der **Territorial-Herrn** über den Strom seyn.

Was hier behauptet wird, bestätigt der Octroi-Vertrag selbst, der sich genau in Umfang dieser Grenzen hält. Wir finden keine andere Vorschriften, als solche, welche die Sicherung der Revenüen zum Gegenstand haben, alle Verbothe und bedrohte Polizei-Strafen (Art. 114. 115. und 117.) alle getroffene Anstalten (Art. 119. 121. 92.) beziehen sich blos hierauf, und den Beamten ist ausdrücklich (Art. 122.) mehr nicht eingeräumt, „als die Maasregeln zu treffen, welche die Verletzung des Vertrags bestrafen.“

Die rechtliche Befugnisse der gemeinschaftlichen Schiffer-Gilden in Mainz und Köln, **wenn** solche dereinst nach Anleitung der Octroi-Konvention (Art. 14. 15. 16. und 17.) **wirklich zu** Stande kommen sollten! Was jedoch für den Handel und das Schifffahrts-Wesen, wenigstens des Oberrheins nie zu wünschen ist, wirken ihrer Natur nach nicht weiter, als auf **ihre Genossen**, so weit sie sich **vertragsmäßig** den Zunftanordnungen **unterworfen** haben. **Zunft-Polizei- und Strafrecht ist auf die Innungs-Artikel**, als Innbegriff der von den Einzeln übernommenen Genossen Verbindlichkeiten, eingeschränkt; die Strafen selbst, können nur unter der Kathegorie der **Handwerks-Strafen** laufen, und die Herrn **Präfecten** des Ruhr- und Donnersberger Departements, denen die Anordnung der Polizei für beide Gilden (Art. 17.) überlassen ist, erscheinen bei diesem Geschäft, **nach** der

gesezlichen Sprache, als landesherrliche Oberzunftmeister.

Durch diese Anstalten können also die Hoheitsrechte, ohne Voraussetzung einer Anomalie, nicht einmal berührt, geschweige beschränkt werden.

Den Landesherrschaften beider Ufer stünde daher, nach der dermaligen rechtlichen Lage der Sachen, bis zum Thalweg die Benutzung und Disposition über den Strom unfehlbar zu; so weit der Schifffahrt und dem freien Kommerz kein Eintrag hiedurch geschieht.

J. P. O. IX. §. 1. 2. Cap. 1690.
Art. 8. §. 7. Cap. Noviss.
Art. 8. §. 6. Oct. Conv. Art. 2.

unter eben dieser Einschränkung kann Ihnen das Recht, Gesetze zu geben, nicht in Abrede gezogen werden; die Gerichtsbarkeit in ihrem ganzen Umfang, so wie die Handhabung der Polizei auf dem Fluß bleibt Ihnen ausschließlich und ungeschmälert, mit alleiniger Ausnahme der, für die Sicherung des Octroi nöthigen Anstalten und der Octroi Frevel Thätigung, welche den Bureaux eingeräumet sind. Da aber die Verordnungen dieser Administrativ-Stellen in den Territorien des rechten Rheinufers als fremde Gesetze erscheinen, so kann ihre Bekanntmachung nur mit Landesherrlicher Bewilligung geschehen; die Bureaux selbst sind in der Geschäfts-Behandlung und bei Ausübung der ihnen zugestandenen poli-

zeilichen Strafgewalt, als auswärtige Stellen, da wo sie mit Landesstellen oder Unterthanen in Geschäfts-Verhältnisse kommen, zu betrachten, und bei Vorladungen, Strafvollziehungen ꝛc. ꝛc. zur Beobachtung der hierüber bestehenden allgemeinen Rechtsgrundsätze, die den Weg der Requisition ꝛc. vorschreiben, verbunden.

§. 3.

3) Bei einem zwischen beiden Reichen oder auch nur einzeln Staaten ausbrechenden Krieg dauert die Octroi-Konvention und Einnahme fort; die im Dienst dieser Anstalt stehende Personen und Schiffe genießen die Neutralität und erhalten Schutzwachen. *

Art. 131.

4) Abänderungen und Ergänzungen sollen auf die nämliche Art, wie die Konvention errichtet worden, mithin blos durch gütliche Uebereinkunft beider Reiche bewirkt werden. Nur provisorisch kann der General-Direktor, mit Zuziehung zweier Inspektoren, erläuternde, ergänzende und sonst nöthige Anordnungen machen, doch dürfen sie, keine Vermehrung oder Verminderung der Gebühren oder wesentliche Vertrags-Abweichungen enthalten.

Diese Zusätze werden unter Vorbehalt höherer Genehmigung vollzogen, jedoch soll das Provisorium den beederseitigen Regierungen ohne Verzug mitgetheilt werden. Art. 129. 130.

5) Alle Anordnungen und Bestimmungen der Octroi-Konvention erstrecken sich nur auf den Hauptstrom, und können auf die Nebenströme, die in den Rhein fallen, nicht angewendet werden.

Art. 23.

6) Gesetze, Verordnungen, Verfügungen und Herkommen, von welchen Gewalten sie sich auch herschreiben, und so alt und allgemein sie auch sind, werden gänzlich aufgehoben, nicht einmal zur Erläuterung oder Ergänzung des Traktats sollen sie angeführt werden können.

Der Vertrag allein dient bei allem, was sich auf die Rheinschifffahrt, deren Polizei und Abgaben bezieht, zur einzigen Richtschnur. **

Art. 128.

* Anmerk. Dieser Artikel scheint nicht bestimmt und umfassend genug zu seyn. Daß auch während des Kriegs die Bureaux und Octroi-Fahrzeuge die volle Neutralität genießen; daß ihnen erlaubt wird, den Octroi fort zu erheben, ist in so lang ohne Nutzen, als nicht zugleich die Einleitung getroffen wird, daß das Kommerz von den Territorial-Herrn in ihren Landen nicht gesperrt werden darf; ohne dieses bleibt die Fracht bis zum Wasser und vom Ausladhafen bis zu dem Ort ihrer Bestimmung allen Kriegsgefahren ausgesezt, und kein vernünftiger Handelsmann wagt Versendungen;

das der Octroi eingeräumte Vorrecht, ist ein leerer Schall, dem kein Erfolg entspricht.

Kurbrandenburg soll daher in seinen allgemeinen Bemerkungen No. 3. darauf angetragen haben, „ daß kein Rheinufer-Besitzer, so lang er „ mit einem andern nicht im offenbaren Krieg „ verwickelt ist, eine Sperrung des Stroms „ veranlassen, und in jedem Fall solche nur auf „ die Aus- und Einfuhr, der in seinem Land „ fallenden oder zu konsumirenden Produkte „ sollte erstrecken können." Ob hiedurch der Zweck erreicht werde, da blos die Sperrung der Wasserstraße gehindert werden soll? beantwortet sich hiernach von selbst, ob aber die vorgeschlagene Beschränkung mit den Hoheits-Rechten der einzeln Staaten auch verträglich seye? scheint über dies etwas zweifelhaft.

Was jedem Landesherrn zu jeder Zeit und so oft es das Wohl seines Staats erfordert, zusteht — das Recht Sperren anzulegen — die eigene Erzeugnisse und Konsumtibilien seiner Unterthanen außer fremden Handel zu setzen, wird als Ausnahme, nur bei wirklichem Ausbruch eines Kriegs zwischen zwei Staaten erlaubt: Frankreichs Douanen-Gesetze, über deren Werth oder Unwerth sich vieles sagen läßt, sind damit ganz unvereinbar, daß man aber auf dem linken Rheinufer davon nicht abgeht, ist bekannt. Nehme man hiezu, daß der Kriegszustand nach völkerrechtlichen Grundsätzen, alle ältere Verträge auflöst — die Beobachtung

auch der wohlthätigsten vertragsmäßigen Anordnungen für den unglüklichen Fall eines ausbrechenden Kriegs bis zum Frieden, blos Sache der Konvenienz und des zufälligen Einflusses dritter, mächtiger, bei der Sache interessirter Staaten bleibt, sofern die Klugheit beiden feindlichen Parthien befiehlt, diese zu schonen; so steht eine weitere Ausdehnung des Art. 131. weder zu erwarten, noch dürfte hiedurch für den Handel viel gewonnen seyn.

** Anmerk. Die kurze Geschichte der Rheinschifffahrt beweißt schon, wie nothwendig diese Bestimmung ist, wenn alle Zwecke des Vertrags nicht in Kurzem vereitelt, und die alten Strittigkeiten in ihrem ganzen Umfang wieder hergestellt werden sollen; allein äußerste Vorsicht ist nothwendig.

Gewalt, und das zuweilen zweckmäßige Durchgreifen nach einem angenommenen und durchdachten System, sind hier, wo es die Handlung, als Quelle der Schifffahrt betrifft, nie anzurathen. Die Handlung ist ein sehr eigensinniges Kind, läßt sich platterdings nicht am Gängelband führen — das Plus und Minus, die Axe um die sie sich dreht, berechnet sich schnell — leerer Schein und schöne Worte können nicht, wenigstens nicht lange bei ihr trügen, und noch hat kein Staat die Handlung und den Kommerz-Zug in seiner Gewalt erhalten können.

Jeder Geschäftsmann muß daher die Wahrheit einsehen, daß eine solche absolute Gesetzgebung in

Rheinschifffahrtssachen, wie sie dieser Artikel der Konvention aufstellt, so nüzlich und zweckmäßig sie auch an und vor sich ist, doch sich nur dann in der Anwendung möglich und unnachtheilig denken läßt, wenn alle relative, besonders die Lokal-Verhältnisse, welche Ausnahmen von der allgemeinen Regel nothwendig machen, bekannt, und bei der Aufstellung eines General-Satzes mit berechnet sind.

Das Resultat dieser in der Natur der Sache liegenden, auf der Erfahrung beruhenden Wahrheit ist, daß von Verträgen, Verordnungen und Observanzen, die so innig mit dem Gang der dermaligen Handlung verwebt, nicht selten durch neue Ereignisse in dem Kommerzial-Wesen hervorgebracht worden sind, nur in so weit bei der Final-Bestimmung abgegangen werden kann, als diese bei den Deliberationen und Beschlüssen zum Leitfaden gedient haben; will man anders nicht Gefahr laufen, eine Rechnung ohne den Wirth zu entwerfen.

Eben dahin geht auch das **kurböhmische** Votum im **Kurfürsten-Rath**, in der Sitzung vom 15. März 1805 ad Art. 12. bis 18. wo darauf angetragen wird; „die Gleichheit zwischen beiden „Staaten und ihren Einwohnern, und die bis „auf die lezten Zeiten mit Nutzen eingehaltene „**Observanz** und **Konkurrenz**, zum Gesichts„punkt der noch zu treffenden Finalbestimmung „zu nehmen.“

§. 4.

Bei der Octroi-Einrichtung und Verwaltung ist die Krone Frankreich und der Herr Kurfürst Erzkanzler unmittelbar interessirt, die einzle deutsche Staaten sind blos rücksichtlich des Kommerzes und ihrer Unterthanen betheiligt. Da nun das Octroi als Surrogat der aufgehobenen Zölle, die ehemalige Rheinzoll=Abgabe, (die holländer Flösse abgerechnet, bei denen ein Verstoß untergeloffen zu seyn scheint) wirklich nicht erreicht; so kann von diesem Abschnitt der Konvention, bei dem künftigen Additional=Octroi-Vertrag nur wenig die Sprache werden.

1) Die General-Administration besteht aus einem General=Direktor, welcher von beiden kontrahirenden Theilen gemeinschaftlich ernannt wird,

Art. 42. 43. 48. R. D. Rez. §. 39.

und aus vier Inspektoren, wovon zwei von der französischen Regierung, und zwei durch den Herrn Kurfürsten Erzkanzler ihre Anstellung erhalten.

Art. 44. und 49.

2) Diese Stelle hat ihren Sitz in Mainz.

Art. 45.

3) Den Gehalt des Personals, die Art der Verpflichtung, Installirung, und die Uniform bestimmen die

Art. 53. 54. 57. 59. 89. 83.

4) Die Dienstobliegenheiten eines General-Direktors sind; die Aufsicht über das Octroi-Geschäft in seiner Totalität zu führen. Dienstvernachläßigung der Inspektoren bei den betreffenden Regierungen anzuzeigen; die Einnehmer und Kontrolleurs aber, die ihr Amt nicht pflichtmäßig versehen, provisorisch zu suspendiren, und in diesen, wie bei allen Verhinderungsfällen der Beamten, die erforderliche interimistische Einrichtung zu treffen.

Art. 43. 61. 62. 60.

Von der ihm eingeräumten Befugniß, Erläuterungen, Ergänzungeu und Zusätze zu dem Traktat zu machen; wurde schon oben gehandelt.

Art. 130.

5) Die Inspektoren besorgen die Erhaltung der Rheinstraße uud des Leinpfads; haben die Bureaux ihrer Distrikte unter ihrer besondern Aufsicht, und führen die Protokolle über die Rheinschifffahrts-Polizei und Octroi-Frevel.

Att. 44.

Die andere Octroi-Administrations-Stelle sind die Bureaux.

6) Deren sollen 12. errichtet werden, zu Neuburg, Mainz, Andernach, Köln, Homburg,

Lobitz, Mannheim, Caup, Koblenz, Linz, Düsseldorf und Wesel. *

Art. 46. addit. Vert. No. 1.

* **Anmerk.** In der Konvention waren Greithausen, Wellmich und Thal, statt Lobitz, Caup und Koblenz als Erhebungs-Orte angenommen; es äußerten sich aber bald Anstände, wodurch obige Abänderungen herbeigeführt wurden. Indessen wünscht **Kurbrandenburg** das Bureau von Lobitz nach Emmerich, **Kurhessen** das von Caub nach St. Goarshausen verlegt.

Von Seiten des Herrn **Kurfürsten Erzkanzlers** ist auch hierauf die Erklärung erfolgt — „daß „Höchstdieselbe dem Wunsch Sr. königl. „**Majestät von Preussen** mit Vergnügen ent„gegen gehen wollten, und daß nicht zu zweifeln „seye, Se. **Majestät der Kaiser der Fran„zosen** werde hiezu ebenfalls sich bereitwillig fin„den. Die endliche Erledigung beruht also auf dem Additional-Vertrag, durch den man auch die Verlegung des Neuburger Bureau nach Germersheim erwarten darf, da diese Station mit vielen Unannehmlichkeiten für die Schiffahrt und das Personale unter Umständen sogar mit Gefahr verbunden ist.

§. 5.

7) **Die Bestimmung dieser Bureaux im allgemeinen ist, die Erhebung und Verrechnung des** Octroi,

die Untersuchung und Bestrafung der Frevel und die Frachtregulirung.

Art. 46. 122. 13.

8) Das Personale besteht; aus einem Einnehmer, der auf jedem Ufer von der respekt. Regierung ernannt wird,

Art. 50.

das Rechnungswesen besorgt,

Art. 108. 109.

die Aufsicht über die richtige Gebühren-Entrichtung führt, und Kraft seines Amts berechtigt ist, auf die Verfertigung der Flösse, auch wenn sie in der Entfernung liegen, ein wachsames Auge zu haben.

Art. 119. 120.

Er hat die Frevel zu thätigen, und seine Erkenntnisse werden provisorisch in Vollzug gesezt, unter Vorbehalt des Rekurses an den General-Direktor und der Appellation an die jährliche Kommission.

Art. 122.

Versehen Beseher, Kanzlisten und Bothsknechte ihren Dienst nicht pflichtmäßig, so ist der Einnehmer berechtigt, sie zu suspendiren.

Art. 63. 64.

Ueber Rechnungsführung, Stellung und Abhör folgen die Vorschriften,

Art. 79. 80. 81. 108. 106. 109.

wobei sich des französischen Kalenders bedient werden soll. * Art. 110.

Neben dem Einnehmer steht bei jedem Bureau ein Kontrolleur, der seine Anstellung eben so wie ersterer erhält.

Art. 50.

Hierzu kommen noch ein Beseher und Kanzlisten, welche der General-Direktor ernennt, so wie die Bothsknechte, welche dnrch den Einnehmer gesezt werden.

Art. 51. 52.

9) Das Gehalt eines jeden, wohin auch die Pensionen gehören, die Art ihrer Verpflichtung und Installirung, so wie die für jeden Grad angeordnete Uniform bestimmen

Art. 55. 56. 58. 59. 67. bis 78. 89.

10) Um sich sich für einen dieser Posten an Bureaux zu qualifiziren, wird erfordert, daß der Neuanzustellende deutsch und französisch spricht und schreibt,

Art. 84.

keine andere Dienste neben dem bei dem Bureau hat, oder annimmt, seinen Dienst selbst versieht,

Art. 85. 86.

und wenn ihm die Einnehmers-Stelle übertragen werden soll, eine Real-Caution von so viel stellt, als die Einnahme seines Postens, nach einer Durchschnitts-Berechnung, binnen 2 Monat beträgt.

Art. 87.

Die Zeit des Vollzugs dieser Anstalt ist in dem

Art. 37. 38. 39.

bestimmt, wird aber nun von keinem Interesse mehr, da die Bureaux schon seit dem 1. November 1805 hergestellt, und die neue Einrichtungen, so weit sie nicht Gegenstände der neueren Berathung betreffen, in vollem Gang sind.

* Anmerk. Da mit dem ersten Jäner 1806. der französische Kalender seine Endschaft erreicht, der alte wieder eingeführt werden soll, so ist dieser Artikel von keinem Nutzen mehr.

§. 6.

Die Abgaben, welche in dem Octroi-Vertrag vorkommen, und an die Stelle der aufgehobenen Rheinzölle gesezt wurden, sind zweierlei — die Recognition und der Octroi.

1) Die Recognition ist eine nach der Größe des Fahrzeugs regulirte, auf dieses selbst gelegte Abgabe, die bei jedem Bureau, welches das Schiff passirt, jedesmal bezahlt werden muß, und wovon nur die Fahrzeuge, die nicht 50 Centner tragen, frei sind. *

Art. 94.

2) Das Verhältniß, nach welchem die Fahrzeuge diese Abgabe entrichten, zeigt der

Art. 94.

3) Die Octroi-Gebühr, als die andere Art von Abgaben für die Benutzung des Flusses, wird auf den Stationen zum voraus für die Strecke, welche das Schiff erst zu durchlaufen hat, bezahlt, dabei immer auf die ganze Distanz gerechnet, ohne Rücksicht, ob das Schiff den ganzen oder nur einen Theil des Raums durchlauft **

Wenn aber ein Schiff zwischen zwei Bureaux Schaden nimmt, oder sogar zu Grunde geht, so findet keine Wiedererstattung der vorausbezahlten Gebühr statt. ***

Art. 93 und 113.

4) Den Octroi-Tarif liefert der

Art. 99. und 100.

die Gegenstände, bei denen Minderung eintritt ****

Art. 103 bis 105.

5) Ueber die Behandlung der Wasser-Diligenzen verfügt

Art. 101.

6) Bei den Bureaux des linken Rheinufers werden die Abgaben in französischer, bei den des Rechten, in Konventions-Münzen bezahlt. *****

Art. 98.

* Anmerk. Bei der Recognition, welche den Schiffern von ihren Fahrzeugen zu zahlen auferlegt ist, wurde von Kurbrandenburg der Wunsch

geäußert, „daß Lichter und ledige Achen von der „Recognition und dem Octroi frei gelassen wer„den möchten,“ wogegen von Seiten des Herrn Kur-Erzkanzlers bemerkt wurde; „daß eine „Rekognitions-Forderung von ledigen Achen „wohl nicht zu besorgen seye, da der Art. 94. „nur von ladungsfähigen Fahrzeugen rede; da „hingegen Lichter bis zu 3000 Centner zu laden „im Stande seyen, so könnten diese nicht frei „bleiben.“

Was den Octroi betrifft; so kann dieser bei Himplern oder Leichtschiffern, solang sie bei ihrer Bestimmung bleiben, nie zur Frage kommen; denn diese ist blos in den Rhein-Zwischenstationen — **da wo der Strom die volle Ladung des Rheinschiffers nicht mehr trägt, oder seine Fahrt auf den Stations-Ort mit Sicherheit und Vortheil von ihm nicht verfolgt werden kann, auf sich überschlagen zu lassen.**

Dies ist in dem Oberrhein der Fall bei Elsäßer, Straßburger, auch einem Theil der Schweizer Güter, wenn sie durch Mainzer oder Pfälzer Schiffer zu Berg verführt werden, welche sodann gewöhnlich, sofern sie unterwegs nicht abstoßen können, von Schröck aus sich der Lichter bedienen.

Da die Octroi-Gebühr voraus bezahlt werden muß, (Art. 93.) so hat der Rheinschiffer die überschlagene Waaren bis zum nächsten Bureau bereits verzollt, und da in Mannheim der Octroi

zu Berg bis Straßburg voraus erhoben wird, das Bureau in Neuburg diese Abgabe nur für Straßburg, folglich von den Thal-Gütern erhebt; (Art. 93.) so fällt bei diesen alle Octroi-Anforderung gänzlich hinweg.

Aendert der Leichtschiffer seine Bestimmnng, betreibt er die kleine Schiffahrt mit seinem Fahrzeug auf eigne Rechnung, und passirt ein Bureau, so läßt sich kein Grund denken, warum er, so wie der Nächler, der gleiches Gewerb treibt, von der Octroi-Entrichtung ausgenommen seyn soll?

Eben so verhält sich die Sache, wenn von der Rekognition die Frage wird; diese kann dem Leichtschiffer, der blos Überschläge von Rheinschiffern verführt, mit Billigkeit, für die Bureau-Station, in welcher der Rheinschiffer diese Abgabe für sein Schiff bereits bezahlt hat, nicht abverlangt werden; bei Transporten auf eigne Rechnung aber bezahlt der Himpler wie der Nachenführer: da zwischen ihnen und dem Rheinschiffer kein Verschiedenheits-Grund, rücksichtlich dieser Abgabe eintritt als das Plus und Minus der Ladung, das in dem Regulativ (Art. 94.) bereits berücksichtigt ist.

** Anmerk. Diese Anordnung hat in den Bureau-Stations-Orten, die zugleich Einlad-Städte sind, oder welche die Güter auf den Nebenströmen oder Straßen passiren müssen, ehe sie den Rhein erreichen, besonders bei Mannheim Anstände veranlaßt, die ihre Entscheidung noch erwarten.

In Mannheim waren vor den Zeiten der neuen Einrichtung zwei Wasserzölle angelegt und hergebracht, ein Rhein= und ein Neckarzoll, und dabei als Regel beobachtet, „daß Schiffe von Straß-„burg oder Speier, welche den Rhein herab und „den Neckar hinauf, oder den Neckar hinab und „den Rhein hinauf, Mannheim vorbei schiffen, „beide den Neckar= und Rheinzoll entrichten muß-„ten; welche aber den Rhein und Neckar hinauf „oder beide Flüsse hinab giengen, nur den ein-„fachen Zoll zu bezahlen hatten. Bei den oberrheinischen Gütern zu Thal, so wie bei den Mainzer Berggütern ist daher durch die Octroi-Einrichtung nichts in der Verzollung geändert; blos die Neckarthal=Güter haben nun in Mannheim neben dem Neckarzoll auch den Octroi zu entrichten; und diese sind auch allein Gegenstand der Beschwerde.

Durch die eben angeführte neue Octroi-Einrichtung scheint sich jedoch dieselbe von selbst zu heben.

Die Rheinzölle waren, so wie alle Zölle überhaupt, auf bestimmte Stätten verliehen, nur die Passage an denselben begründete die Zollschuldigkeit, und die Wehrzölle, deren Rechtmäßigkeit bis diese Stunde nicht entschieden ist,

Hofmann Diss. de Vect. jur. in Genere in spec. vero de vectig. subsisd. vulgo Wehrzolle, Mog. 1787. Klübers kl. jurist. Bibl. III. S. 435. Wedekind Diss. de eo, quod justum est etc. circa vectigalia §. XI.

lassen sich nur als Mittel vertheidigen, den Zollbefraudationen durch Nebenstraßen zu begegnen.

Häberlins Handb. deutsch. Staats-Rechts III. Band §. 338. p. 23.

Bei den Zöllen kam daher der Raum, den die Fracht durchloffen hat; — die Frage von der Voraus- oder Nachbezahlung der Abgabe, nie in Betracht; wer den Stationsort nicht passirt, und nicht zu passiren hat, muß frei seyn. Dies war der Fall für die Neckarthal- und Rhein-Berg-Güter, so wie für die Mainzer Neckar-Güter, die blos den Neckarzoll nicht aber die Rheinzoll-Station berührten.

Aus eben dem Grund würde aber auch das Octroi-Bureau die Abgabe von diesen Gütern nicht verlangen können, wenn sie nicht vorausbezahlt werden müßte, mithin als Surrogat der tiefern ehemaligen Rheinzölle aufgestellt wären.

*** Anmerk. Der Rechtsgrund für diese Anordnung wird darein gesetzt, daß (nach Art. 93.) auch auf den Raum, den ein Schiff durchloffen hat, ehe es ein Bureau erreicht, ebenfalls keine Rücksicht genommen werden soll.

Was aus einem Zwischenhafen zwischen zwei Bureaux verführt wird, geht daher Octroi frei.

Kurbaden äußerte den Wunsch, „daß die, aus „Gründen der Billigkeit, bisher üblich gewesene „Rücksichtsname auf unverschuldet Verunglückte,

„ auch für die Zukunft in soweit statt finden möchte,
„ daß solchen Unglücklichen ein verhältnißmäßiger
„ Ersatz an ihren bereits berichtigten Octroi-Ge-
„ bühren verwilligt werde."

Dieser Wunsch ist nicht nur billig, er gründet sich auch auf das strenge Recht; da das Prinzip der Vorausbezahlung angenommen ist; dabei ist der Grund, den die Octroi-Konvention für die Verweigerung anführt, nur scheinbar: schon der Reichs D. Rezeß (39.) verordnet, „ daß die „ Octroi die aufgehobene Rheinzölle nicht über„ steigen soll," diese sind, wie eine Vergleichung der neuen mit den ehemaligen Zollabgaben beweißt, bei der Konvention als Basis angenommen; die Quota, welche von den Zwischenhäfen bis zum ersten Bureau verloren geht, liegt schon in dem neuen Tarif, und wird durch denselben und die Aufhebung alles Freithums (Art. 112.) auf den Stationen durch den Octroi wieder vergütet.

Indessen ist ein solcher Ersatz, wie der ist, auf den angetragen wird, für die Größe des Verlusts, den der Schiffer leidet, wenn er verunglükt, kaum nennenswerth; nur Gnaden-Reisen, mehr oder weniger je nachdem sich sein Schaden im Verhältniß zu seinem Vermögen belauft, sind das geeignete Mittel, und zu diesen verstehen sich auch die übrige Genossen, da sie in solchen Fällen sich auf altes Herkommen gründen, gewiß gerne, sobald sie nur vertragsmäßig festgesezt werden,

und der auf allen Stationen gefürchteten Mainzer Willkühr hiedurch vorgebeugt ist.

**** Anmerk. **Kurbrandenburg** verlangte gänzliche Befreiung des zu dem Gräben- und Wasserbaue erforderlichen Holzes, und so auch der Gride als Beschwerung der Schiffe, (ad Art. 102. 103.) und trug auf Verminderung der Octroi bei den Markischen Steinkohlen und dem Salz an; **Kur-Würtenberg** vermehrte die Liste mit Gips und andern Düngungsmitteln, Lein- und Repskuchen und Mühlsteinen, und von kurerzkanzlerischer Seite soll dabei bemerkt worden seyn; „ daß der Direk„ tion der Octroi zu überlassen wäre, auch bei „ andern in der Konvention nicht ausgedrukten „ Gegenständen, da wo analoge Gründe eintre„ ten, Verminderung angedeihen lassen." Insofern die Direktion speziell hiezu beauftragt wird, ist der Anstand allerdings gehoben; andernfalls wird die dem (Art. 130.) beigefügte Limitation hinderlich; da es hiebei auf Verminderung der Gebühren ankommt und die Direktion zu Finalbeschlüssen nicht authorisirt ist.

Dagegen veranlaßt der Art. 3. der Octroi-Konvention bei diesen Fracht-Gegenständen eine andere Bemerkung, die auch das kurbairische Votum schon enthält. Es handelt sich unter andern auch von unverpakten trockenen Gütern, die sich nicht krahnen lassen, bei denen die Kosten des Umschlags und der bei manchen unvermeidliche Abgang, in keinem Verhältniß mehr zu dem innern

Werth steht. Sind diese Güter allein verladen? so scheint die Natur der Sache schon zu befehlen, daß einer Ausnahme von der Disposition des Art. 3. statt gegeben, und die weitere Verführung auf dem nämlichen Boden, gegen Entrichtung des Octroi verstattet werden muß.

***** Anmerk. Diese Anordnung ist für das Handlungs- und Schifffahrtswesen äußerst lästig, und wird es doppelt; so lang in den Stations-Orten das Verboth besteht, grobe französische Geldsorten außer Land zu verbringen, der Rheinschiffer bei Ausbezahlung seiner Fracht also gezwungen ist, entweder Wechsel auf Deutschland oder Scheidemünze anzunehmen, bei der ihm in seinen Ausbezahlungen auf den Bureaux Anstände gemacht werden.

Nach dem §. 39. des R. D. Rezesses ist der Ertrag aller Octroi von beiden Ufern gemeinschaftlich, wird in gleiche Theile getheilt, die Billigkeit unterstüzt daher das Kurbadische Monitum zu diesem Artikel, „die Erlaubniß zu ertheilen, daß „an beiden Ufern willkührlich in deutschem oder „französischem Geld zu bezahlen erlaubt seye.“

§. 7.

Das Maas und Gewicht, nach welchem die Aufnahme der Schiffe und Flösse geschieht, ist das in Frankreich eingeführte

1) Zehn Kilogrammen gehen auf ein Miriagramm,

fünf Miriagrammen machen einen Zentner, nach Zentnergewicht

Art. 96.

2) Der Meter wird für Längenmaaße, der Liter für die flüßige und trockene Maaße gebraucht, die General-Direktion aber hat für die Fertigung der hiedurch erforderlich werdenden Reduktions-Tabellen zu sorgen.

Art. 95. 97.

3) Ein Reichsgulden (ad 60 kr.) wird zu 2 Franken $\frac{178}{1000}$; der Kreuzer zu $3\frac{63}{100}$ Centimes berechnet. *

Art. 107.

* Anmerk. Gut ist eine solche Verschiedenheit in Maas und Gewicht bei zwei Staaten, die sich in eine Art von gemeinschaftlichen Handelsverkehr setzen, gewiß nicht. Was durch einfachere Rechnung gewonnen wird, verliert der Handelsmann durch die beschwerliche Reduktion — die alte Gewohnheit hält dem Vortheil der Einfachheit das Gleichgewicht.

§. 8.

Befreiungen finden bei der Octroi keine statt, das Personal der Bureaux darf nicht einmal Supplikken um Nachlaß oder Mäßigung annehmen, Korporationen, Städte, sogar souveraine Staaten zahlen, ohne Rücksicht, zu welchem Dienst die Güter bestimmt sind. *

Art. 97. 112.

*) Anmerk. Mit diesen Artikeln kommt das Zollfreithum des Fürstenguts in Kollision, das sich auf Observanz, an der jedoch die Reichsstädte keinen Theil hatten, in früheren Zeiten gründete;

Gerstlacher Corp. Jur. I. p. 548. No. 7.

eben so das der reichsständischen Gesandten, die sich auf Reichs-Kollegial-Deputations- und Kreistägen versammeln;

Cap. Nov. VIII. §. 31.

der bei dem R. Kammergericht angestellten Personen;

K. G. O. 1555. I. Th. 49. §. 1.
Bec. J. Nov. §. 141.
Cap. Nov. XXV. §. 6.

so wie die noch bestrittene Befreiung der kurfürstlichen Ministers und Räthe.

Cap. Nov. VIII. §. 24. 25.
Cap. Perp. eod.

Indessen haben sich hierinn die Umstände geändert, diese Freiheit könnte sich nicht über die Grenzen des deutschen Reichs erstrecken; — auswärtige Staaten verwilligten sie ehemals nur in Spezial-Fällen, auf jedesmaliges Ersuchen und aus nachbarlicher Freundschaft, gewöhnlich unter Vorbehalt des Reziprokums; schon an und vor sich könnte daher auf eine Zollbefreiung an dem linken Rheinufer nie mit Bestand einiger Anspruch gemacht werden.

Aber auch bei den Bureaux des rechten Ufers äußert sich der Anstand, daß sie nicht privativ

deutsch, sondern gemeinschaftlich sind — daß der Konsens des französischen Kaisers hierbei erforderlich wird, der, ohne daß das nämliche Freithum auch Frankreich eingeräumt wird, mit Billigkeit weder verlangt werden kann, noch zu erwarten steht, und daß hiedurch der Octroi-Kasse ein Schade zugehen würde, den sie nicht tragen kann, da ihre Einnahme auch ohne alle Schmälerung der Revenuen für die angewiesene Zwecke sicher nicht hinreicht.

Übrigens sind derartige Privilegien noch mit dem Nachtheil verbunden, daß, auch bei der strengsten Aufsicht, den Unterschleifen bei dem Wassertransport nicht vorgebeugt werden kann. Eine Bestätigung der alten Privilegien auf dem Rhein wäre daher nie zu wünschen.

Alle diese ehemalige Befreiungen bezogen sich jedoch blos auf auswärtige Zoll-Städte — ein Freithum des Fürstenguts im eignen Territorio, in dem der Regent selbst in dem Bezug des Gefälls sich befand, konnte gar nicht zur Frage kommen; nun stellt sich aber auch hierinn eine Abweichung her, da nach dem Buchstaben der Konvention, (Art. 112.) auch diese Güter im eignen Territorio dem Octroi unterworfen wären.

In diesem Fall scheint aber die Billigkeit, ja selbst der Geist der Octroi-Einrichtung das Freithum für beide Ufer, so weit sich, auf dem Rechten, das Territorium eines jedes Standes erstrekt, zu begründen; nur dürfte es, zu Vermeidung

aller Unterschleife, der Sache angemessen seyn, wenn diese Transporte, auch wenn der Schiffer mit Frei-Patent versehen ist, das er auf jeden Fall haben, und welches das Freigut specifice enthalten muß, noch auf den Bureaux genau aufgenommen, in den Büchern im Ausstand vorbemerkt, der Betrag vor der Rechnungsstellung ausgezogen, der betreffenden Regierung zur Attestation mitgetheilt, und hiernach erst in Abgang dekretirt würden.

Außer dem versteht es sich von selbst, wenn es auch nicht ausgedruckt ist, daß landesherrlichen Dienern, die für die Rhein-Geschäften angestellt sind, sie mögen sich bei Befahrung des Stroms eigener oder gelehnter Fahrzeuge bedienen, für ihre Schiffe, so weit sich das Territorium des Landesherrn, dem sie dienen, erstrekt, keine Rekognition zu entrichten haben. Welche Flagge sie aufstecken, ist gleichgiltig, nur darf das Schiff das sie besteigen, keine andere Bestimmung haben.

§. 9.

Zur Sicherung der Octroi, sind außer den, bei der Rheinschifffahrts-Einrichtung schon in die Organisation gelegten, hierauf Bezug habenden Maasregeln

1) noch eigene Schiffe, Bothe und Nachen bestimmt, welche das ausschließliche Recht haben, die Flagge beider Ufer zu führen — welche den ganzen Strom

befahren, und wenn ein Beamter in Uniform sich auf denselben befindet, die Schiffe verfolgen, an den Ufern und auf dem Thalweg anhalten, die Papiere untersuchen, und Octroi-Gebühren und Strafen einfordern können, sofern der Schiffer auf den Bureaux seine Schuldigkeit nicht gehörig entrichtet hat.

Art. 92.

2) Was die Strafen betrifft, so wird der Schiffer, welcher sein Manifest auf den Bureaux nicht vorgezeigt hat, oder dessen Manifeste nicht in gehöriger Ordnung abgefaßt sind; seye es in Hinsicht der Quantität oder der Waarengattung, oder daß er überhaupt den Octroi nicht entrichtete, in den doppelten Betrag der Summe, die er hiedurch zu unterschlagen suchte, und zwar für jedes Bureau, an welchem diese Unrichtigkeiten unterloffen sind, als Strafe verurtheilt. *

Art. 117.

3) Kommt es hierüber zur Klage, so können Schiffe und Flösse auf den Bureau-Stationen wo sie denunzirt sind, solange angehalten werden, bis sie Gebühr und Strafe bezahlt, auch Schaden und Kosten ersezt; wenigstens eine, dem klagenden Einnehmer annehmbare Kaution gestellt haben.

Hingegen ist es in der Regel nicht erlaubt, Schiffe, solang sie Strom halten, in ihrem Lauf zu arretiren. Jeder Octroi-Beamte der dieß un-

ternehmen will, muß sich zuvor durch einen förmlichen Verbal-Prozeß, der den Rechtfertigungsgrund nachweist, zu diesem Schritt legitimiren. **

Art. 114. 115.

* Anmerk. Diese Manifeste, die als Vorschriften des Schifffahrtsbetriebs nicht hieher gehören, wo es sich blos allein noch von dem Octroi handelt; sind mehr nicht als genaue Verzeichnisse, über den Namen des Schiffs, des Schiffers, seines Wohnorts, der Ladung in Quali und Quanto, nebst der Benennung des Schiffsführers — welcher auch das Manifest zu unterschreiben hat. Sie stehen mit der Vorschrift des Art. 90. in Verbindung, und dienen bei dem weitern Lauf des Schiffes zur Basis der Verzollung.

** Anmerk. Jeder Aufenthalt der den Fahrzeugen auf ihrer Straße gemacht wird, trifft mehr den Handelsmann als den Schiffer — Ersterer erhält seine Fracht wenigstens verspätet, und verliert die Interessen seines Gewerbs-Kapitals für diese Zwischenzeit. Viele Gattungen Waare sind bei einem lange andauernden Wasser-Transport dem Abgang oder gänzlichen Verderben ausgesezt, bei andern auf die das Wasser an sich keinen Einfluß hat, wirkt doch die Verschiedenheit der Jahrszeit das nämliche. Alle Spezerei verliert im Sommer;— Fettwaaren gehen um diese Zeit ohnehin ausschließlich auf Gefahr des Handelsmanns; Verwässerungen im Frühjahr — Überwinterungen im Spätjahr,

sind nebenbei zu besorgen, Spekulation auf augenblicklichen Vortheil — die bei dem Steigen und Fallen der Preise, so gewöhnliche, sichere und ergiebige Handlungs-Quelle, wird völlig vereitelt ꝛc. dem Handesmann bleibt bei einen solchen nachtheiligen Ereigniß nichts als der Regreß gegen den arretirten Schiffer, d. h., die tröstliche Aussicht auf einen kostspieligen und weit aussehenden Prozeß übrig, der in der Regel, aus Mangel des Beweises, für ihn verloren ist, und sich im glücklichsten Fall, gewöhnlich mit der Insolvenz des Schiffers endigt.

In eben dem Verhältniß in dem die Hindernisse des schnellen Transports auf dem Strom sich vermehren, muß der entfernte Handelsmann auf andere Bezugswege denken, Schifffahrt und Handel am Rhein, weil er blos in Transitgut besteht, aber zerfallen.

Es wäre daher sehr zu wünschen, daß in dem Additional-Vertrag, das Anhalten der Schiffe, ohne Unterschied ob sie noch Strom halten, oder auf einer Bureau-Station gelandet haben, da beides in der Wirkung das nämliche bleibt, gänzlich umgangen, höchstens auf die Untersuchung und Bestrafung, die in wenig Stunden beendigt ist, eingeschränkt würde.

Dem Strafvollzug, der allein Aufenthalt veranlaßt, da der Fremde nicht überall Kaventen findet, gewöhnlich nur mit seinem zur Reise nö-

thigen, ohnehin beträchtlichen Kapital versehen ist; kann, bei der bestehenden Schifffahrts-Einrichtung kein Schiffer entgehen. Was zur großen Fahrt gehört, findet sich in den Stations-Häfen Mainz, Köln und Straßburg, wohin sie in der Absicht Rückladung zu erhalten von dem Oberrhein Thal, vom Niederrhein Berggüter verbringen; bei diesen bedarf es nur, wenn sie den ihnen anberaumten Termin zur Zahlung nicht einhalten, einer Notifikation in diese Stationsorte; ihre guthabende Fracht wird ihnen arretirt, Strafe und Kosten sind hieraus ohne Aufenthalt der Güter ersezt, und mittels Aufrechnung der Bureaux unter sich ist diese Sache, ohne nachtheilige Arreste oder Weiterungen, abzuthun.

Nächler, da sie kein Kaufmannsgut, nur Baumaterialien, Holz, Kohlen, eigene Kreszentien und Landesprodukte in unbedeutender Quantität verführen, gehören nicht in diese Kathegorie; der Entscheidungsgrund bei dem Rheinschiffer findet bei diesem Gewerb keine Anwendung, und die Anordnungen der Octroi-Konvention werden bei ihnen wenigstens unschädlicher.

Bei der kleinen Schifffahrt (Art. 19. 20. und 21.) bei der es sich allein fragen könnte, ob die Octroi-Kasse bei eintretenden Defraudationen gedekt seye? ist der Begriff, wie der Verfolg zeigen wird und schon die angenommene Erklärung des Mainzer Gilde-Projekts (§. 13. No. 34. 35. 36.)

beweist, eben so schwankend als die Ausdehnung ungewiß. Die Entscheidung beruht jedoch einzig darauf; ob die kleine Schifffahrt zur Einfuhr in die Stationsorte berechtigt ist oder nicht? Im ersten Fall stehen sie unter gleicher Behandlung mit dem Rheinschiffer, da sie die Thalgüter aus den Zwischenhäfen gleich ihm verführen, im andern mit dem Nächler.

Für den Oberrhein dürfte es übrigens dieser lästigen und nachtheiligen Anstalt schon an und vor sich in garz keinem Fall bedürfen; denn daß die Schiffer des linken Rheinufers zur ungesäumten Zahlung angehalten werden; versichert das damit verflochtene eigene französische Staats-Interesse: auf dem rechten Rheinufer steht blos die kurbadische Schifferschaft betheiligt, die unter einem General-Kommissär eine eigene, große, vollständig organisirte Schiffer-Gilde formirt, welcher auch die fremde, flußberechtigte deutsche Schiffer dieses Distriks inkorporirt sind.

Jeder muß sich, neben den übrigen Requisiten bei seiner Aufnahme, durch Kaution bei der Gilde qualifiziren: die den Bureaux für diese Strecke, neben dem Versprechen promter Exekution, noch überdem allgemein zur Sicherheit ihrer etwaigen Strafen ꝛc. richterlich versichert werden können, wodurch also der in der Octroi-Konvention erlaubte Aufenthalt der Fahrzeuge, als bloses Sicherheitsmittel, überflüßig und zwecklos wird.

Ob aber das Anschließen der Schiffe, bei den Territorial-Herrschaften, nach dem kurbrandenburgischen Antrag, eben so leicht zu vermeiden ist? bezweifle ich, wenigstens in der Regel, sehr.

Wann dieser Fall eintritt, so handelt es sich nicht mehr von blosen Zollfreveln, sondern von peinlichen oder gröbern polizeilichen Verbrechen, die sich der Schiffer oder seine Mannschaft auf dem Strom, oder nach der Landung haben zu Schulden kommen lassen, die nähere Untersuchung erfordern, und die Thäter der Flucht verdächtig machen. Ohne der Justiz zu nahe zu treten, kann hier der Richter die Kaptur nicht umgehen und auch Kautionen, wenn sie der Inkulpat je aufzubringen im Stande ist, sind bekanntlich nur selten das geeignete Mittel das Gefängniß abzuwenden.

Trifft dieses Schicksal den Schiffsherrn, oder auch die Mannschaft an solchen Orten, an denen die abgehende nicht sogleich ersezt werden können; so ist ein längerer oder kürzerer Aufenthalt der Ladung unvermeidlich.

Ich gebe gerne zu, daß diese Fälle nicht unter die gewöhnlichen gehören, indessen ereignen sie sich doch bei dieser Volksklasse häufiger als bei andern, und immer bleibt auch hiegegen ein schicklicher Ausweg zu wünschen.

Für das rechte Ufer des Oberrheins ist durch die kurbadische Schifffahrts-General-Kommission die Vorkehr getroffen, daß in den Häfen Mann-

heim, Schröck, Freistett und Kehl die abgehende Bothsknechte sogleich aus andern auf keiner Fahrt begriffenen, vorzüglich von den zulezt eingelaufenen Schiffen ersezt werden; liegt der Grund der Verhinderung aber an dem Schiffsherrn selbst, so übernimmt der Lezt-Ausgeladene im Hafen anwesende, oder nicht weit entfernt wohnende Schiffer ungesäumt dessen Stelle, besorgt das Schiff, erhält die vorhandene Reise-Gelder gegen Quittung, die Manifeste, Frachtbriefe und nöthige Briefschaften, in Gegenwart des Eigenthümers, durch den Kommissär zugestürzt, wird mit den erforderlichen Certifikaten versehen, welche die Hinderungs-Ursache des Schiffsherrn enthalten und muß, gegen ein regulirtes Taggeld, auf Rechnung die Reise fortsetzen; wodurch den oben bemerkten Nachtheilen vorgebeugt ist. Ein anderer erschöpfender und nicht mit großen Kosten verbundener Ausweg ist schwerlich aufzufinden.

Bei diesem Artikel tritt aber noch ein anderer Umstand ein, der eine Entscheidung in dem Additional-Vertrag zu Vermeidung aller Differenzien erfordern dürfte.

Er betrifft die **Vergehungen auf dem Thalweg selbst**, die weder auf den Octroi, noch die Schifffahrts-Polizei Bezug haben; **Todschläge, gefährliche Verwundungen** auf den Schiffen, **Diebstähle** ꝛc. die täglich vorkommen können, bei den die Gerichtsbarkeit nicht bestimmt ist.

Der Friede zu Lüneville (Art. 6.) macht den Thalweg zur Gränze zwischen Frankreich und Deutschland, welcher Staat aber über den Thalweg selbst, der keine mathematische Linie, sondern der Fahrweg auf dem Rhein ist, disponirt, liegt unausgemacht. In der Regel würde die Prävention entscheiden, da alle übrige Rechtsgrundsätze über Verbrechen die auf der Grenze begangen werden, für diesen Fall nicht passen; diese ist aber, da hiebei alles in die Hände der untern Administrativ-Stellen gelegt ist, die gewöhnlich weder Ziel noch Maas kennen, gerade der Weg zu Weiterungen, die zwischen beiden Reichen umgangen werden sollen.

Wird das Verbrechen erst bei der Landung ruchbar; so entscheidet das forum deprehensionis; kommt es aber noch im Lauf des Schiffs, auf dem Thalweg zur Kenntniß der Gerichtsstellen des einen oder andern Ufers; so scheint die Arrestation, wo es die Umstände erfordern, die Berichtigung des Corporis delicti und die Formirung des Informativ-Protokolls, dann aber die Ablieferung des Verbrechers an sein forum domicilii, sofern ihn die dortige Gerichte zu übernehmen geneigt sind, und der Verbrecher nicht ein Unterthan des nämlichen Landesherrn ist, der schicklichste, einfachste und der Sache angemessenste Ausweg zu seyn.

§. 10.

Von den Erkenntnissen der Bureaux findet noch eine Appellation statt:

1) Zwischen den 23. Oktober und 21. November, (im Monat Brumaire) jeden Jahrs. *

Versammelt sich das Gericht in Mainz, wie solches durch den

Art. 123.

konstituirt ist. Sollten jedoch keine Appellations-Klagen vorhanden seyn; so benachrichtigt der General-Direktor, in der Mitte Oktobers (am Ende des Monats Vendemaire) den Oberpräfekt des Donnersberger Departements, welcher sodann die Sitzung für dieses Jahr suspendirt.

Art. 127.

2) Die Octroi-Kasse hat die Kosten, welche dieses Gericht verursacht, zu tragen; den Parthien dürfen keine Gerichts-Kosten aufgerechnet werden

Art. 125. 126.

3) Das Rechtsmittel der Appellation hat keine suspensive Wirkung, die Einnehmer vollziehen provisorisch ihre Beschlüsse, wogegen man sich jedoch an den General-Direktor wenden kann, welcher mit Zuziehung seiner zwei Inspektoren über die Sache nach der Stimmen-Mehrheit entscheidet. **

4) Die zur Appellation geeignete Gegenstände sind nicht genau bestimmt. Der

Art. 124.

sagt ganz allgemein: „alle Appellationen in Sa„chen des Rhein-Octroi und der Schifffahrts-

„ Polizei könnten vor diese Instanz gebracht werden. Der Art. 117. ergänzt jedoch hierinnen.

* Anmerk. Da in der Octroi-Konvention der Termin noch nach dem französischen Kalender bestimmt ist, der nun nach zehn Jahren schon wenigen mehr bekannt seyn wird; so wäre zu wünschen, daß, seye es auch nur der Bequemlichkeit wegen, diese, so wie alle übrige Zeitbestimmungen, nach dem nun wieder angenommenen alten Kalender regulirt würden.

** Anmerk. Ob dieses eine förmliche Mittel-Instanz ist, von welcher erst die Berufung an die jährliche Kommission geht? oder ob diese Appellation nur gegen die provisorische Exekution der Einnehmer verstattet wird, mithin blos über den effectum suspensivum des ergriffenen Rechtsmittels erkannt werden darf? ist nach dem Buchstaben zweifelhaft. Bei dem **Kurfürsten-Rath** war man der leztern Meinung, und hierauf gründet sich das **kurbrandenburgische** Votum, „ daß diese „ Vorschrift zu modifiziren seyn möchte.“

Im Ganzen vermißt man alle Zeitfrist zur Einführung dieser Rechtsmittel, wodurch die Entscheidungen der Reçeveurs und der General-Direktion, ohnerachtet sie blos polizeiliche Geldstrafen betreffen, immer provisorisch bleiben, und nach vielen Jahren noch Anlaß zu Weiterungen werden können.

§. 11.

Die zwekmäßige Verwendung der Octroi-Revenue wird in dem §. 39. d. R. Dep. R. vorzüglich in die Unterhaltung des Leinpfads und der zur Schifffahrt erforderlichen Arbeiten auf jedem Ufer gesezt; die Octroi-Konvention giebt hierüber die nähere Grundsätze dahin an;

1) Jedes Ufer hat seine Baulichkeit privativ zu unterhalten, daher wird der Kosten-Aufwand nicht aus der Gesammt-Masse, sondern aus der abgetheilten Helfte eines jeden der hohen kontrahirenden Parthien genommen.

Art. 33. 34.

2) Uferbau, Dämme und andere Wasserbauwerke, sind nicht hierunter begriffen, sondern fallen den Landesherrn, Gemeinden oder Privatpersonen, welche hiedurch Schutz erhalten, zur Last.

Art. 35.

3) Die Herstellung geschieht unverzüglich, so bald die Nothwendigkeit aus den Berichten der Inspektoren erhellt. *

Art. 36.

4) Den Halfleuten und Pferden darf auf dem Leinpfad kein Hinderniß in den Weg gelegt werden, und alle an ihnen verübte Erpressungen werden mit öffentlicher Strafe belegt. **

Art. 40.

* **Anmerk.** Hiernach ist blos die Unterhaltung des Leinpfads auf den Octroi-übernommen, der R. Dep. H. Rez. §. 39. verweist aber, außer diesem, **auch alle zur Schifffahrt erforderliche Arbeiten** auf diesen Fond, wohin denn die **Räumung des Flusses** und die Vorsorge für sichere **Landungsplätze und deren Unterhaltung**, da wo keine Häfen vorhanden sind, unmittelbar gehören.

Die Uebernahme dieses Baues auf die Octroi-Kasse dürfte jedoch auch schwerlich einigen Anstand unterworfen seyn; ob aber

I. unter den zur Schifffahrt erforderlichen Arbeiten, auch die Kosten der Strom-Ufer, die Unterhaltung der Häfen (da wo die Kasse keine Hafengelder bezieht) und alle zur Sicherung gegen Durchbrüche nöthige Anlagen begriffen seyen? Diese von Kurbrandenburg aufgeworfene Frage, erlaubt, weder im Ganzen, noch wenn es sich blos um die Konkurrenz handelt, eine allgemeine Beantwortung.

Dämme und Faschinate sind, besonders an dem Oberrhein zwischen Dettenheim und Strasburg, in kurzer Zeit auch bei Mannheim und bis gegen Mainz hin für den Leinpfad nöthig; von diesen Baulichkeiten nimmt weder der Staat noch die Privaten, seyen es einzle Güter-Besitzer oder moralische Personen, Notiz, da sie für ihre Besitzungen von keinem Interesse sind.

Eben so ereignet es sich, daß Einbrüchen des Stroms mit mindern Kosten vorgebeugt werden könnte, wenn der Staat nicht zum Besten des Schifffahrts-Betriebs, zur Offenhaltung des Leinpfads gezwungen wäre.

Endlich wird aber auch das Bauen nothwendig, da, wo es für die Schifffahrt ganz gleichgiltig ist; blos die Sicherung der Güterbesitzer, und die Uferdeckung zum Zweck hat.

Jeder dieser drei verschiedenen Fälle muß eine andere Entscheidung erhalten, ein allgemeines Prinzip läßt sich gar nicht denken. Bei dem ersten kann sich die Octroi-Kasse eben so wenig der ganzen Kosten-Last, als bei dem zweiten der Konkurrenz pro rata entziehen; nur da wo der Bau für das Schifffahrts-Wesen auf dem Strom gleichgiltig wird, wäre jede Ueberwälzung auf die Octroi-Kasse unbillig; sofern diese Anlagen nicht zum Gebrauch der Schifffahrt von der Direktion aptirt werden, bei welchen sodann der Octroi den Kosten-Verwand zu seinen Zwecken allein zu bestreiten, so wie die durch Halfpferde und Schiffs-Leinen an den Wasserbauen verursachte Schäden zu ersetzen hätte.

Hiedurch dürfte auch das kurbadische, kurbairische und kurbrandenburgische Monitum über diesen Gegenstand, nach dem Sinn der kurerzkanzlerischen Erläuterung, sich heben.

II. Sind aber auch die Grundsätze über die Verbindlichkeit bei derartigen Bauwesen ausgeglichen;

so wird für die **wirkliche Ausführung** noch eine nähere Bestimmung erforderlich, wenn hieraus nicht eine neue Quelle von Irrungen zwischen den Territorial-Herrschaften und der Octroi-Direktion, wo nicht gar für unangenehme Auftritte mit den betheiligten Gemeinden selbst, eröffnet werden soll.

Anlagen für das Schifffahrtswesen sind gewöhnlich für die Uferbewahrung nichts weniger als gleichgültig, und umgekehrt; die Ansichten der Artisten sind verschieden, und während sich die Landesstellen mit der Feder streiten, fängt der besorgte mißtrauische Landmann den Prozeß mit der Exekution an; nothwendig dürfte es daher werden, alles einseitige Bauen zu verbieten und die kommunikative Behandlung zwischen der General-Direktion und den betreffenden Territorial-Herrschaften vertragsmäßig anzuordnen.

** Anmerk. In diesem Artikel geschieht das einzige Mal der Halfleute und Halfpferde Erwähnung, und dieses blos um ihnen Sicherheit auf der Reise zu verschaffen. Gerade über diesen Gegenstand haben sich aber in früheren Zeiten, besonders im Jahr 1770, die größte Irrungen zwischen Kurmainz und Kurpfalz ereignet, da die Stadt Mainz, welche eine besondere Kärcher-Zunft hat, „aus „dem Art. 9. des 1749r Vertrags," ein ausschließliches Recht sich anmaßte, den Schiffern, wie sich die dortige Regierung damals ausdrückte, „allein und ohnmittelbar Vorspann bis Mann-

„ heim und noch weiter zu geben." Im Jahr 1771 wurde über diesen Gegenstand bei dem Reichs-Hofrath ein Mandatum S. C. gegen Kurpfalz extrahirt, dem Exceptiones sub et obreptionis entgegen gesezt worden sind, und das hierauf ohne weitern Erfolg war.

Noch nach dem Lüneviller Frieden trat die Stadt Mainz mit der nämlichen Prätension auf, versuchte es sogar die Kaseler Halfleute auszuschließen, die Pfälzische wurden gewaltsam verdrängt und führten Beschwerden, die von ihrer Regierung unterstüzt, zur Entscheidung und Abhilfe vor die Ober-Präfektur gebracht wurden.

Speier vergißt sich dermalen noch weiter, und zwingt bis diese Stunde jeden Schiffer, seine fremde Halfpferde auf dem Speierischen Gebieth ausspannen zu lassen.

Daß diese Verwirrung und die bisherige Eigenmächtigkeiten ohne den größten Nachtheil für das Schifffahrtswesen in die Zukunft nicht geduldet werden können; bedarf keines Beweises. Der Thalweg wechselt in dem Oberrhein oft mit jeder Meile; jede Stunde werden auf dem Leinpfad mehrere Gemarkungen berührt. Die Mainzer Rechts-Titel für diese Anmaßung sind bereits bemerkt; die Speierer sind noch unbekannt; seyen sie aber auf Bannrechte-Zunftzwang- oder besondere Privilegien, von den jedoch die Welt noch nichts weiß, gegründet; so hat unter diesem Gesichtspunkt, jede Territorial-Hoheit vollen Spielraum,

und jedem der sich des nämlichen Rechts oder Unrechts bedient, kann, wenn die Landes-Regierung nicht dagegen einschreitet, mit Grund nichts entgegen gehalten werden; der Wechsel der Halfpferde geht ins Unendliche, die Kosten werden um zwei Drittheile wenigstens vermehrt, da jedesmal neu akkordirt werden muß, und kein Regulativ besteht, mithin der Halfmann den Schiffer, der mit voller Ladung vor den Eisen liegt, in der Hand hat; der Zeitverlust ist nicht zu berechnen, und da die Gemarkungen, verschiedentlich an gefährlichen Plätzen, wechseln und das Schiff sodann Anker zu werfen gezwungen wird, die Ortschaften von dem Leinpfad oft weit entfernt liegen; so ist dieser Gegenstand, der ganz zu dem Schifffahrts-Betrieb gehört, und wobei der Art. 128. der O. K. eben so, wie bei andern seine Anwendung findet, einer von denen, welche die vorzüglichste Bedachtnahme bei dem Octroi-Additional-Vertrag verdienen.

Halfleute sind blose Taglöhner des Schiffers, ihr Gewerb erfordert lediglich keine besondere Geschicklichkeit, und eben daher scheint es in der Natur der Sache zu liegen, diesem es frei zu lassen, sie nach Gutbefinden zu wählen, ohne an bestimmte Distanzen, an das dies- oder das jenseitige Ufer, oder wohl gar an einen vorgeschriebenen Ort gebunden zu seyn. Jeder andere Ausweg führt zu Inkonvenienzien, da die gleiche Berechtigung beider Ufer, die Ansprache auf gleiche Theilnahme an diesem Verdienst und eben daher neue Gêne zur Folge haben muß.

§. 12.

Hiermit schließt sich der erste Abschnitt der Octroi-Konvention, der sich mit der Octroi-Einrichtung beschäftigte; der andere handelt von der Schifffahrt, und zwar lediglich von der Art des Schifffahrts-Betriebs auf dem Rhein.

Die persönliche Berechtigungen, die nöthige Qualifikationen, die allgemeine oder beschränkte Theilnahme an diesem Gewerb, sind Gegenstände der Gilde-Einrichtung, welche in der Octroi-Konvention (Art. 14.—17.) unvollendet und ausgeschieden bleiben — wovon in dem nächstfolgenden Kapitel gehandelt wird.

§. 13.

Haupt-Stations-Orte für die Rheinschifffahrt sind:

1) Mainz, Köln und Straßburg, wodurch sich der Strom in den Ober- Mittel- und Unterrhein theilt. Köln bleibt Stations-Ort zwischen Holland und Mainz; Mainz zwischen Köln und Straßburg

Art. 3. 4. und 5.

2) Alle Schiffe, groß und klein, sie kommen zu Berg oder zu Thal, sind verbunden, auf diesen beiden Stationen anzuhalten, und auf andere Schiffe überzuschlagen.

Art. 4. 5. und 6.

3) Bei diesem Stappel findet jedoch für die Zukunft kein Einlager (Marktrecht Jus Emporii) mehr statt; auch sollen alle Nebenabgaben, welche bisher in beiden Häfen erhoben worden sind, aufgehoben seyn, und keine andere statt finden, als Krahnen-Geld 10 Centimes pr Centner, Waggeld 5 Centimes, und Quaigeld 5 Centimes. Das Magazinsgeld ist, für den ersten Monat auf 10 Centimes, für längere Zeit auf 5 Centimes festgesezt. *

Art. 8. — 9.

* Anmerk. Stappelrechte und Einlager sind allerdings vortheilhaft für den Innhaber; desto nachtheiliger aber, in der Regel, vor den Handel; da sie die Rechte der natürlichen Freiheit stören und reichen Stoff zu nachbarlichen Strittigkeiten geben. Eben daher war es der Wunsch der meisten Herrn Kurfürsten, daß auch der vorbehaltene gezwungene Ueberschlag, entweder sogleich oder bei einem künftigen Kommerztraktat, noch aufgegeben, und die völlige Freiheit der Rheinschifffahrt hergestellt werden möchte.

Das vorzüglich Gehäßige und Anstößige bei dem Mainzer Stappel ist durch die Aufhebung des Einlagerrechts beseitigt; daß auch der gezwungene Umschlag noch nachgegeben werden sollte, der so sehr mit dem Mainzer und selbst mit dem Frankfurter Handel verwebt ist; ist eher zu wünschen als zu erwarten. Auch dürfte dabei der Vor-

theil für das Kommerz und die deutsche Schifffahrt nicht so wichtig seyn, als er scheint.

Die Natur macht Mainz zum Mittelhafen zwischen Holland und der Schweiz, und begründet in dieser Stadt eine gezwungene Spedition, die wir lange vor den Zeiten des Mainzer Stappels schon finden. Die Fahrzeuge von dem Niederrhein und die des Oberrheins sind so verschieden, auch die Schiffer, des Stroms der beiden Distanzen so wenig kundig, daß höchstens der Pfälzer, wenn es an Thalgut mangelt, und in Mainz keine Rückfracht sich für ihn in Zeiten findet, die direkte Fahrt bis Köln unternehmen kann, da die Fahrzeuge von diesen allein noch hiezu gebaut sind. Jeder andere große Schiffer kann den Mainzer Hafen nur mit Schaden und Gefahr, wenigstens wenn von weiten Strecken die Rede ist, übergehen. In dem Abstoß der niederrheinischen Berg-Güter und der elsässer oberschwäbischen und schweizer Thal-Güter wird daher auch die Aufhebung des Mainzer Stappels wenig Veränderung hervorbringen.

Für die Handlung und das deutsche Schifffahrtswesen dürften aber die Nachtheile den Vortheil noch weit übersteigen, der Zweck, der blos in dem schnellern Transport der Güter besteht, weniger als unter der jetzigen Einrichtung erreicht werden.

Dermalen sammeln sich die Berg- und Tahlgüter in den Häfen zu Mainz und zu Köln, jeder

berechtigte Schiffer ist überzeugt, dort in seinem Rang Rückladung zu erhalten; diese sichere Aussicht macht für ihn die Ladung in seinem Hafen zur Nebensache, bei der er auf kein bestimmtes Quantum sehen kann, da ihn sein Turnus auf die Hauptstation ruft. Die Folge hievon ist, daß der Transport der Güter aus den Zwischenhäfen unaufgehalten geht, auf der Hauptstation aber nur so lange steckt, bis eine volle Ladung vorhanden ist.

Werden die Stations-Städte aufgehoben, jedem Handelsmann ist es frei gelassen, die Güter nach seiner Konvenienz zu instradiren und dem Schiffer sie zu verführen, so ändert sich hiedurch das ganze bisherige System; der Schiffer, der seine Nahrung nur auf den Stations-Hafen berechnete, die Einfuhr als Nebensache ansahe, kann auf Rückladung nicht mehr rechnen, muß also volle Fracht in seinem eignen Hafen suchen, die, bei den vielen Einlad Plätzen längst dem Rhein, wohl ohne Vergleich länger zurück bleiben muß, als in den Stations-Häfen, welche dermal das allgemeine Güter-Reservoir bilden. Der Mannheimer Schiffer, der unter 2000 Ctr. mit erweislichem Schaden fährt, geht nun mit 300 Centner zu Thal — begnügt sich mit dem siebenten Theil seiner Ladung; kann er nicht mit Sicherheit auf volle Rückladung rechnen, so müssen diese 300 Centner zurückbleiben bis volle Ladung sich erst anhäuft, früher können sie nicht verführt werden; was hier von

Mannheim gesagt wird, trifft alle übrige Rheinhäfen, bald mehr bald weniger.

Die weitere wichtige Frage — ob unter einer solchen allgemeinen Freiheit die Schiffer fremder Häfen, und des rechten Rheinufers noch Konkurrenz in Mainz und Köln verlangen können, die bisher ihren rechtlichen Grund gerade in der Verwilligung des Stappels oder dem gezwungenen Umschlag hatte? und wenn auch diese vertragsmäßig noch erhalten würde, welchen Nutzen man sich hievon versprechen könne? beide Fragen beantworten sich aus dem bisher gesagten, und daß sodann eine ordentliche Rangfahrt in Mainz aufhören muß, der Fremde sich nur noch zur Rückladung qualifizirt, da seine Ankunft zufällig wird, von selbst. —

So sehr sich daher die Frei-Schifffahrt im allgemeinen empfiehlt, so scheint mir doch dermal eine Abänderung weder räthlich noch wünschenswerth.

§. 14.

Zur Ladung soll bei jeder Station eine hinlängliche Anzahl großer und kleiner Schiffe parat stehen, um die Güter aufzunehmen, welche sich der Reihe nach aussetzen, ihr Fracht-Quantum einnehmen und abfahren.

Damit die Waaren nicht angehäuft werden, und die Versendung ins Stocken gerathe, sollen die Schiffe laden, sobald in Köln ein Frachtvor-

rath von 9000 Myriagrammen zu Thal, 7500 Myriagrammen zu Berg, in Mainz 7500 Myriagrammen zu Thal und 6000 Myriagrammen zu Berg vorhanden sind.

Der Schiffer, an dem der Rang steht, muß damit absahren, bei Strafe von der Gilde ausgeschlossen zu werden. Verzichtet er aber auf diese Fahrt, so folgt ihm der nächste in der Rolle; treten alle zurück, so wählt die Octroi-Verwaltung ein schickliches Fahrzeug für dieses Waaren-Quantum, das sich dem Transport unverweigerlich unterziehen muß. *

Att. 18.

* Anmerk. 1) Dieser Artikel war vielen Anständen unterworfen; „der Schiffer, an dem die „Reihe ist, soll nach dem kurbrandenburgischen „Voto gezwungen werden, selbst zu fahren, oder „einen Schiffer für sich zu stellen.“ **Kurbaiern** hielt dafür, daß dieser Gegenstand zur Gilde-Einrichtung ganz allein geeignet seye. **Kurbaden**, dem auch **Kurwürtenberg** und **Kurhessen** beifielen, erklärten das hier bestimmte Ladungs-Quantum „für das Minimum, und trugen auf „die Bestimmung eines Maximums an.“

Deutlich ist der Artikel nicht, er erfordert also schon in dieser Hinsicht eine nähere Erläuterung; zugleich aber scheinen bei diesen Bestimmungen nicht

alle einschlagende Nebenverhältnisse genau genug bekannt gewesen zu seyn.

Der Schiffer soll aus dem aufgewendeten Gewerbs-Kapital, das für ihn gedeckt bleiben, folglich sich nach und nach in seinem Abgang aus dem Verdienst ersetzen muß, seinen Unterhalt beziehen; von diesem obersten, auf Recht und Billigkeit gegründeten Princip geht jedes Fracht-Regulativ und auch der Herr General-Kommissär Montbret in seinem Schreiben vom 18. Juli d. J. wörtlich aus, worinn er von den Landesstellen die (Art 13.) vorgeschriebene Gutachten zu dem Entwurf des neuen Fracht-Tarifs verlangt.

Da der Aufwand des Schiffers, unbedeutende Reisekosten abgerechnet, durch die vermehrte oder verminderte Ladung sich nicht alterit, sondern der nämliche bleibt; so folgt hieraus, daß die Fracht mit dem Ladquantum in umgekehrtem Verhältniß steht.

Bei einer Bergladung in Mainz ad 1200 Centner, oder 6000 Myriagrammen kommt die Fracht, unter Beischlag des Ertrags der Thalladung, welche im Durchschnitt $\frac{1}{4}$ niederer angenommen werden kann, nach der genauesten Berechnung, pr Centner bis Mannheim auf 45 $\frac{3}{4}$ kr, bis Schröck 1 fl. 6 $\frac{1}{3}$ kr.; bei 2000 Centner bis Mannheim 29 kr., bis Schröck 40 $\frac{3}{4}$ kr.; bei 2400 Centner bis Mannheim 25 kr., bis Schröck 34 $\frac{1}{6}$ kr.; endlich bei 2800 Centner bis Mannheim 21 $\frac{1}{6}$ kr., bis

Schröck 29 ½ kr., wobei der Handelsmann noch den Octroi- und übrige Abgaben besonders zu vergüten hat.

Wird die Schiffsfracht nach diesen Grundsätzen regulirt, so muß es de Schiffer gleichgiltig seyn, welches Ladquantum ausgemittelt wird, er zieht noch das geringere dem größern vor. Der Handelsmann hingegen ist hiebei einzig interessirt — schneller Waaren-Empfang und geringe Fracht sind zwei Opposita, er verliert durch die erhöhte Fracht, was er durch den schnellern Transport gewinnt, und umgekehrt, und doch muß er beides zu vereinigen suchen.

Geht man von diesen Grundsätzen aus, so folgt: daß das Ladungs-Quantum nicht der Willkühr des Schiffers überlassen werden darf, der sie ins Uebermäßige treiben, und hiedurch den Transport zu sehr verzögern würde, daß aber auf der andern Seite zu geringe Ladung dem Handelsmann eben so nachtheilig ist.

Das Gewicht von 1200 Centner oder 6000 Myriagrammen, wenn es die **jedesmalige**, erlaubte, **volle Schiffs-Befrachtung** bestimmen sollte, wäre in aller Rücksicht **zu gering**, für den Handelsmann in der Fracht zu lästig, und würde die Konkurrenz des Landtransports mit dem Wassertransport, zum gänzlichen Verderben der Rheinschifffahrt und Octroi sehr erleichtern, selbst in dem Fall, wenn dem Schiffer bei vorräthigem

größern Güter = Quanto ein mehreres zu laden erlaubt wäre; da auf das Ohngefähr die Fracht nicht regulirt werden kann. Es scheint aber auch dieses die Absicht des Vertrags nicht, sondern das angegebene Quantum wirklich nur das Minimum zu seyn; da andern Falls kein Schiffer in seinem Rang die Fahrt mit dieser Ladung, die er nie stärker erhält, verweigern könnte; dieses geringe Ladungs = Quantum mit den, Art. 94. bezeichneten großen, über 2500 Centner tragenden Rheinschiffen ganz in keinem Verhältniß mehr stünde; ja der **Herr Kurfürst Erzkanzler** selbst diesem Artikel keinen andern Sinn beilegt.

Die Bestimmung des Maximums dürfte daher wirklich nothwendig werden, und für dieses 2500 Centner ad 106 ℔ pr Centner von Mainz zu Berg bis Schröck, für Straßburg und Kehl oder Freistett aber 1800 Centner, nach der bisherigen Erfahrung die geeignete Ladung seyn; wobei die Güter keiner Gefahr ausgesezt, nicht zu sehr verspätet werden, und der Handelsmann bestehen kann. Dabei möchte jedoch in dem dermaligen Zeitpunkt, in dem sich jeder Nächler einzudrängen sucht, und Fahrzeuge in den Häfen erscheinen, die für solche Ladungen nicht gemacht sind, räthlich werden, die weitere Bestimmung zu treffen, daß das angezeigte Quantum nur die höchste erlaubte Ladung bestimme, übrigens der Schiffer zu Thal und zu Berg mehr nicht einnehmen dürfte, als daß, zur Sicherheit vor Wind und Sturm, wenig=

stens ein Schuh Gebörd, ohne das Wind-Bord, über Wasser bleibe.

Treten dringende Fälle ein, daß der Schiffer mit dem Minimum abfahren muß; ein Umstand, der sich in jedem Hafen zuweilen ereignet, so kann zwar der an dem Rang stehende Ausgesezte sich der Reise nicht entziehen; allein eben so unbillig, ja höchst ungerecht würde es seyn, ihm eine solche Reise, bei der er nach den eignen, bei der Fracht-Regulirung zum Grund gelegten Berechnungen liquid 315 fl. Schaden leidet, ohne Aufbesserung, blos zum größern Nutzen der Handelsleute, die bei dem schnellen Transport betheiligt sind, zuzumuthen. Bringt man auch die geringere Reise-Kosten bei kleiner Ladung, und die Differenz der Half-Kosten in Berechnung; so ist bei einer Ladung unter 1500 Centner, und für die Häfen Straßburg, Freistett und Kehl unter 800 Centner; ⅓ Fracht Aufbesseruug das Wenigste, was der Schiffer verlangen kann; die, so wie sie billig und rechtlich ist, noch durch die weitere Betrachtung untersiüzt wird, daß nur hiedurch der Spekulation des Handelsstandes, die Güter, so viel nur immer möglich ist, pressant zu machen, wodurch der Schifferstand in kurzem ruinirt werden müßte, vorgebeugt werden kann.

2) Werden der so betittelten Anhäng-Nachen in der Octroi-Konvention gar nicht erwähnt. Diese Art, die Schifferei zu betreiben, war von jeher gehäßig, weil durch die Anhänge das meiste

Unglück auf dem Wasser verursacht wird. Schon in den ältern Schifffahrts-Gesetzen, namentlich aber in der kurpfälzischen Rangfahrts-Ordnung (1784 Art. 19.) wurden sie verboten, die Octroi-Direktion hat in einem Anschreiben vom 18ten Juli 1805 dieses Verbott wiederholt, und bei seiner erprobten Nützlichkeit und Nothwendigkeit ist nicht zu zweifeln, daß es die Bestätigung in dem Additional-Vertrag erhalten wird.

§. 16.

Die Ein- und Ausladung in den Stations-Häfen, so wie der Ueberschlag, geschieht in Gegenwart eines Bevollmächtigten der Schifffahrts-Octroi, welcher die Aufsicht führt, die Manifeste verifizirt, das Gewicht bestätigt, seine besondere Register hierüber hält, und dem Schiffer zu seiner Sicherheit aus denselben Auszüge zustellt. *

Art. 7. und 118.

* Anmerk. Gegen diese Einrichtung läßt sich mit Grund nichts erinnern — der Ertrag der Rheinschifffahrt ist der **Krone Frankreich** und dem **Herrn Kur-Erzkanzler** überlassen; **Ihnen** steht also auch die unbeschränkte Befugniß zu, jede **unnachtheilige** Maasregel zur Sicherung dieser Revenue zu treffen; die Sache selbst liegt also außer dem Interesse der Territorial-Herrschaft und der Sphäre des Additional-Vertrags. Was jedoch bemerkt werden muß, ist die neue Kon-

trolle, die hier angelegt wird, und deren wir in dem Octroi-Vertrag so viele antreffen; das neue Schifffahrts-Reglement verspricht, nach dem in Mainz erschienenen Zuschnitt, noch mehrere, ohne daß bestimmt ausgedrukt wäre, ob alle diese Operationen unentgeldlich geschehen? oder ob der Schiffer Gebühren dafür bezahlen muß? Mit der Billigkeit würde jede Tax- und Sportel-Erhebung der Bureaux streiten, da alle diese Einrichtungen nicht zum Vortheil des Schiffers gereichen, auch nicht durch ihn veranlaßt sind; sondern blos die Sicherheit der Revenuen bezwecken, es ist daher zu hoffen, daß auch die Entscheidung in dem Additional-Vertrag von diesen Grundsätzen ausgehen werde, da schon die unentgeldliche Justiz-Administration ausdrücklich festgesezt ist. (Art. 126.)

§. 17.

Die Fracht wird von einer Frankfurter Messe zur andern durch die Octroi-Verwaltung, nach vorgängig erhobenen Gutachten der Handlungs-Kammern in Köln, Mainz, Straßburg und der Magistrate zu Düsseldorf, Frankfurt und Mannheim regulirt. Sind die Gutachten nicht einstimmig? so hat die Administration den Mittelpreis aus diesen zu nehmen. *

Art. 13.

* Anmerk. Kurbrandenburg wünscht noch Duisburg, Kurwürtenberg auch die Stadt Heilbronn beigezogen, weil diese einen sehr be-

deutenden Theil der von Mainz ab und Rhein aufwärts gehenden Güter unmittelbar empfange und weiter versende, auch von jeher zur Fracht-Regulirung für diese Route (die Neckargüter) beigezogen worden seyn.

Die Städte, wie sie die Konvention bestimmt, sind nach den Rhein-Stationen sehr sachgemäß bemessen und erschöpfend ausgewählt; allen steht Rheinrecht zu, die Handlungs-Kammern und Magistrate haben also bei Erstattung ihrer Gutachten für ihre Schiffer wie für ihren Handelsstand gleiche Verpflichtung; unbillige Belästigung des Einen gegen den Andern aus Privat-Interesse ist bei diesen Städten nicht zu besorgen, und hierauf beruht der Grund, daß bei Verschiedenheit der Meinungen der Weg der Durchschnitts-Berechnung gewählt werden kann.

Sollen jedoch mehrere als die angegebene Plätze mit ihren Gutachten gehört werden, so kann es eben daher unmöglich gut, noch weniger zweckmäßig seyn, hiezu an Nebenströmen gelegene blose Handlungs-Städte auszuwählen, die bei ihrem einseitigen Interesse eine Oppositions-Parthie und zwar, da in diesem Fall der Mittel-Preis genommen werden muß, immer zum Nachtheil des Schifferstandes bilden.

Was Heilbronn insbesondere betrifft, so kommt es zwar auf ältere Observanzen nicht an; sie begründen kein Recht mehr, und können, blos so weit sie nützlich sind, berücksichtigt werden. Eine kurze historische Erläuterung der heilbronner Hand-

lungs- und Schifffahrts-Verhältnisse dürfte jedoch nicht unzwekmäßig seyn.

Das ehemalige kurpfälzische Finanz-Interesse, geleitet durch die Vortheile des Ertrags von drei Neckarzöllen, und aus gegründeter Besorgniß vor der Rivalität der natürlichern und gelegenern Schröcker- und Main-Route mit der Neckar-Route, die keine Banngüter hat; fand sich veranlaßt, bis auf die neueste Zeilen, der Stadt Mannheim alle Speditionsrechte der Neckargüter zu verbieten und die direkte Fahrt durch den Neckar nach Heilbronn herzustellen. Von der Zeit an, als die Schiffer die Güther nicht mehr selbst den Eigenthümern, von Heilbronn aus, belieferten, und die Fracht einzogen, unterhielt Kurpfalz in dieser Reichsstadt seine eigne, unter den Befehlen des Neckargrafen-Amts gestandene Faktors, welche die Spedition besorgten, und einen Residenten auf diesem Platz. Dies waren die ehemalige Verhältnisse des direkten Heilbronner Handels, der aktenmäßig mehr nicht als ein pfälzisches, nach Heilbronn, unter Vorbehalt aller landesherrlichen Gerechtsame, verlegtes Etablissement ist.

Kurpfälzischer-Seits hatte man übrigens keine andere Rhein-Fracht zu reguliren, als die der Neckar-Güter, die den pfälzischen Schiffern privativ zustunden, bei allen andern konkurrirte Mainz und Straßburg; bei jenen brachte es aber der gute Geschäftsgang schon mit sich, daß bei der Frachtbestimmung alle für das Zoll- und Schiff-

fahrtswesen angestellte Offizianten, folglich auch die pfälzische Faktors in Heilbronn, mit ihren Berichten gehört wurden. Daß man jemals die Stadt Heilbronn oder den eigentlichen Heilbronner Handelsstand zum Gutachten aufgefordert hätte, ist nicht erweislich, auch von der kurpfälzischen Regierung nicht zu erwarten, welche die Folgen solcher Mißgriffe zu gut kannte.

Alle diese alte Verhältnisse haben sich durch die politische Veränderungen in Deutschland ebenfalls verändert. **Kurbaden**, als dermaliger Besitzer, hat kein besonderes Interesse bei der Aufrechterhaltung der direkten Heilbronner Fahrt; Schröck erscheint in finanzieller Rücksicht dem Badischen Kurstaat als eine sehr gleichgiltige Rivalin der Neckarroute; die Neckar-Güter werden in Mainz nicht mehr wie ehedem besonders verladen; Mannheim hat seitdem von seinem **neuen Landesherrn** die freie Spedition erhalten, und was die Hauptsache ist; die Octroi-Einrichtung, die ihr Fracht-Regulativ wohl auf den Rhein, nicht aber auf die Nebenströme erstrecken darf, macht die direkte Fahrt nach Heilbronn künftig sehr beschwerlich, wo nicht unmöglich. Die Resultate für das künftige Neckar-Schifffahrtswesen und die Heilbronner Berechtigungen und Handel ziehen sich hieraus von selbst.

2) Bei der Fracht-Bestimmung sollen nach der Erklärung der Octroi-Direktion vom 18. Juli 1805 — „der ursprüngliche Werth der Fahrzeuge, „der Abgang durch eine einjährige Benutzung, die „Zinsen des zu den Reisekosten nöthigen Kapi-

„ tals; der Arbeitslohn für Menschen und Vieh,
„ und der rechtliche Vortheil, den der Schiffer zu
„ fordern hat, in Anschlag gebracht werden.“
Hiernach sind die Berechnungen entworfen und der Administration mitgetheilt, das Resultat derselben ist oben (§. 12.) schon angegeben, die endliche Entscheidung aber bisher noch nicht erfolgt.

§. 17.

Bei dem Schifffahrts-Betrieb, so weit er nicht Gegenstand der künftigen Gilde-Einrichtung wird, ist verordnet:

1) Ueberall, wo der Zufall ein geladenes Fahrzeug nöthigt, außer der bestimmten Station auf dem linken Rheinufer zu landen, soll der Schiffer unverzüglich dem Einnehmer oder Brigade-Kontrolleur ꝛc. die Anzeige davon machen; Manifeste, Ladungszettel, Frachtbriefe ꝛc. vorlegen, und die erforderlichen Douanen-Beamten auf sein Schiff nehmen.

Art. 25.

2) Wird es unumgänglich nöthig gehalten, das Schiff auszuladen? was aus dem Protokoll entnommen werden muß, das von dem Maire des nächstgelegenen Orts und den am Bord befindlichen Douanen-Beamten abgehalten wird; so geschieht dieses zwar an Ort und Stelle, die Ballen dürfen aber nur mit Erlaubniß der Douane weiter, und nur in den Stations-Ort des nächsten Douanen-Bureau

verbracht werden, wo sie unter der Aufsicht dieser Stelle niedergelegt bleiben.

Art. 26. 27.

3) Das für diese Waaren bestimmte Magazin liegt unter doppeltem Schlüssel, wovon der Schiffer den einen, der Douanen-Einnehmer den andern hat.

Der Magazins-Zins wird von dem Schiffer oder Eigenthümer bezahlt.

Art. 28.

4) Das Protokoll der Ausladung oder das Inventarium der Waaren bleibt auf dem Douanen-Bureau niedergelegt; außerdem soll der Schiffer, oder derjenige, zu dessen Disposition die Fracht steht, Kaution leisten, daß er die im Protokoll enthaltene Artikel wieder vorzeigen will.

Verlängert sich die Wiederabfahrt, so können die Güter, deren Einfuhr in Frankreich nicht verboten ist, sogleich ausgezogen, und gegen Bezahlung der Eingangsgelder versendet werden, die andern werden nur unter der Aufsicht der Douane ausgeführt. Auch über die theilweise Ausfuhr sind besondere Protokolle nöthig.

Tritt aber der Fall der Fortschaffung wirklich ein, welches sobald geschieht, als das Hinderniß gehoben ist; so vernichtet der Einnehmer in Gegenwart des Schiffers die Kaution. Die weitere Ver-

bringung wird von dem Einnehmer und zwei Douanen-Beamten noch in einem besondern Protokoll bestätigt.

Uebrigens finden alle obige Bestimmungen auch bei den Douanen des rechten Rheinufers statt. *
Art. 29. bis 32.

* Anmerk. 1) Was oben rücksichtlich der Kosten, den die viele angelegte Kontrollen veranlassen, gesagt wurde, findet auch bei dieser Douanen-Anstalt seine Anwendung.

2) Dürften diese etwas zu ängstliche Sicherheits-Maasregeln gegen die Einfuhr der in Frankreich verbotenen Güter der Schifffahrt und dem Kommerz sehr lästig werden.

Es handelt sich blos von Nothanlandungen auf dem linken Ufer; diese ereignen sich nicht immer in der Nähe von Ortschaften, noch weniger bei den Stationen der Douane. Die Ursachen einer solchen Landung sind verschieden; manche sind von der Art, daß sie sich, sobald nur das Schiff ruhig vor den Eisen liegt, schneller heben, als ein Douanen-Beamter oder Maire herbei geholt werden kann; andere machen den Beistand der ganzen Mannschaft, die, mit Einschluß des Steuermanns, sich bei großen Fahrzeugen nicht über 5 Personen belauft, erforderlich, wie z. B. die Nothanländung bei Stürmen, je nachdem das Schiff einen mehr oder weniger gedekten Sicherheits-Ort findet,

Im ersten Fall veranlaßt die Beobachtung der Vorschrift unnöthigen und lästigen Aufenthalt; im andern wird die Anzeige vor überstandener Gefahr unmöglich, alsdann aber lichtet das Schiff, wenn es sonst keinen Schaden genommen hat, die Anker, und sezt seinen Weg fort, und der Beizug der Douane wird zwecklos.

Da diese beide Fälle verhältnißmäßig sich häufiger ereignen, besonders das Landen und Ankerwerfen bei dem Umspannen der Halfpferde nothwendig wird; so wäre zur Umgehung aller Hindernisse für die Schiffahrt und aller besorglichen Weiterungen mit den Douanen-Beamten das dienlichste, wenn in diesen angezeigten Fällen von der oben bemerkten Vorschrift bei allen großen Rheinschiffen, die Kaufmanns-Gut führen, Umgang genommen, statt der Anzeige ein Signal eingeführt, das Betreten auf Schmucklerei mit dem Verlust des Mainzer Hafens bedroht, die Himpler und Nachenführer aber, so wie alle Schiffer der kleinen Rheinschifffahrt der Verordnung des Octroi-Vertrags allein unterworfen würden.

Nur bei diesen sind Douanen- und Mauth-Exzesse zu besorgen; der Rheinschiffer verführt fremdes Kaufmannsgut, läßt sich, da er nicht selbst betheiligt ist, von dem Handelsmann nicht zu einem Gewerb gebrauchen, wobei er Schiff und Ladung so großer Gefahr aussezt, kann sich auch auf der Reise damit nicht abgeben. Die Schiff-

fahrts-Einrichtung selbst, die ihn durch seine Manifeste und Frachtbriefe auf den Bureaux und bei den Flaggen-Schiffen kontrollirt, steht ihm noch überdem gegen alle Unterschleife im Wege.

Ist aber das Schiff genöthigt länger an dem französischen Ufer zu verweilen, oder auszuladen; so treten die dort bestehende Douanen-Gesetze und Anstalten, so weit sie nicht vertragsmäßig modifizirt werden, allerdings bei demselben ein.

3) Bei den in dem Octroi-Vertrag enthaltenen Anordnungen wird es die Absicht nicht seyn, dadurch, daß der Schiffer ebenfalls einen Schlüssel zum Magazin erhält, die Douane außer Verantwortlichkeit für die übernommene Waaren zu setzen, der Staat wird dieser Vorkehr ohnerachtet wenigstens den Grad der Verbindlichkeit auf sich behalten, der bei allen Magazins-Einrichtungen rechtlich ist, die zugleich die Aufsicht und Besorgung der Güter in sich begreift, besonders da die Magazinirung nicht freiwillig, sondern als befohlene Sicherheits-Maasregel geschieht, und unter dieser Voraussetzung hat diese Anordnnng nur das gegen sich: daß die Aufsicht durch sie erschwert, und Hilfe, wo sie nöthig wird — bei Feuersgefahr, Einbrüchen ꝛc. nicht geschafft werden kann, ohne daß durch sie für einen oder den andern Theil wesentlicher Nutzen geschafft wäre, da die Douane so wie der Schiffer durch das abgehaltene Protokoll, wovon er ein attestirtes Duplikat erhält, schon hinlänglich gedeckt sind.

4) Eine weitere Folge hieraus, und daß die Güter unter öffentlicher Verwahrung stehen, der Schiffer ohne Vorwissen und Mitwirkung der Douanen-Beamten nicht darüber disponiren, nicht einmal nachsehen kann; ist, daß die von ihm verlangte Kaution „die im Protokoll verzeichnete „Artikel wieder vorzuzeigen," die er bei Nothlandungen doppelt schwer aufbringt, völlig überflüßig wird.

5) Wenn endlich gesagt wird, „der **Magazins-„Zins** soll von dem **Schiffer oder Eigenthü-„mer** bezahlt werden;" so scheint noch die nähere Bestimmung darüber nothwendig zu werden; ob der **Schiffer** diesen Aufwand aus seiner Fracht bestreiten muß, **oder** ob er ihn dem **Eigenthümer** eben so wie den Octroi aufrechnen darf? Nicht blos bei diesen Ausgaben, auch bei den Krahnen, Waggeldern rc. in den Zwischenhäfen, wirft sich diese Frage auf, und erfordert bestimmte Entscheidung.

Allgemeiner Grundsatz scheint zu seyn, daß Kosten der Schiffahrt, sie mögen gewöhnliche oder außerordentliche seyn, nie ersezt werden, daß hingegen Abgaben oder Verwendungen blos für die verladene Güter, sofern sie bei der Frachtregulirung nicht mit in Berechnung gezogen sind; dem Schiffer nur dann zu tragen obliegen, wenn kein ungewöhnlicher Zufall sie herbeiführte und er durch Fahrläßigkeit und eigene Schuld diese Kosten nothwendig gemacht hat; daß er hingegen den Wieder-

ersaz vom Eigenthümer, neben der Fracht, verlangen kann, wenn Zufall und äußere Umstände allein wirkten.

§. 18.

5) Sechs Monat nach Eröffnung der Bureaux muß jedes Schiff an einem hervorstehenden Ort, bei Strafe von 12 Franken, den Namen des Fahrzeugs, des Orts, wo der Eigenthümer wohnt, seine Ladung, die es führen kann, den Centner zu 5 Myriagrammen, aufzeichnen.

Art. 90.

6) Damit steht das Manifest, das jedes Schiff führen soll, in der genauesten Verbindung. Schon oben ist bemerkt, daß es den Namen des Schiffs, den Wohnort und Namen des Eigenthümers und des Schiffsführers, und eine von dem Eigenthümer unterschriebene Spezifikation, über die eingeladene Güter, ihre Gattung, Menge und Gewicht enthalten, und in jedem Schiff vorfindlich seyn muß, wenn es mehr als 50 Centner Ladung führen kann; denn nur bei diesen vertritt der Frachtbrief die Stelle des Manifests. *

Art. 91.

7) Diese Manifeste müssen bei jedem Bureau vorgezeigt werden; der Octroi-Beamte bemerkt hierauf den von dem Schiffer entrichteten Betrag, und der Einnehmer und Kontrolleur vidiren dasselbe.

Neben dieser Vorbemerkung in dem Manifest, muß jedoch dem Schiffer noch eine besondere Quittung über den Empfang ausgestellt werden.

Art. 91. 92. und 116.

* Anmerk. Jedem Schiffer ist erlaubt, sein Manifest selbst zu fertigen; nur schreibt eine Verordnung der Direktion vom 7. Decemb. 1805 die zu beobachtende Form vor. Unter dem 12. v. M. und Jahrs aber ergieng ein Generale des Innhalts: „ daß die Manifeste aller Ladungen, welche die „ Anzahl von 50 Centner übersteigen, auf ge- „ drukte ganze à 4 kr. und halbe Manifest-Bo- „ gen à 3 kr., geschrieben seyn müssen, und daß „ kein Bureau Manifeste auf ander Papier ge- „ schrieben annehmen soll." Da die Bureaux sich den Verkauf dieser Formularien nicht ausdrücklich vorbehalten haben, sondern dem Schiffer es frei steht; sie in dem angezeigten Preis dort abzulangen, oder anderswo zu erheben, so läßt sich hiegegen nichts erinnern, andernfalls würde diese Vorschrift in eine neue Auflage ausarten, die mit Stempel-Tax auf gleiche Linie zu stehen käme, und von den Territorial-Herrschaften schwerlich gleichgiltig würde angesehen werden können.

So anscheinend vortheilhaft für den Schiffer übrigens die ihm eingeräumte Befugniß ist, sein Manifest selbst auszufüllen; so gefährlich wird sie für ihn auf der andern Seite, da er hieraus (nach dem Art. 117.) sich selbst richtet.

Die Güter werden auf den wenigsten Einladstätten nachgewogen, der Schiffer muß also dem Frachtbrief trauen, und nach diesem sein Gewicht in dem Manifest bestimmen; die Bureaux der Mittelstationen müssen sich nach der einmal geschehenen Verladung, die im Ganzen kein Nachwiegen mehr gestattet, ebenfalls blos mit diesen Manifesten bei Bestimmung der Abgaben begnügen; in dem Stations-Hafen finden sich sodann die Unrichtigkeiten, und die Strafen folgen auf dem Fuß nach, ohne daß dem Schiffer hiebei das mindeste Versehen zur Last gelegt werden kann.

Von jeher haben Schiffer und Güterfuhrleute über das unrichtige Gewicht in den Frachtbriefen Klage geführt; weil jedoch der Schade blos in der Fracht-Schmälerung bestund, sie es mit dem Kaufmann durch zu große Genauigkeit nicht verderben wollten, so kam diese Beschwerde nur selten zur Sprache; bei den nunmehrigen Verhältnissen, bei denen die Verschiedenheit des Mainzer Krahnen-Gewichts die Gefahr für den Schiffer, besonders bei starken Ladungen, noch vergrößert; sind zweckmäßige Anstalten für die Einladung in den Zwischenhäfen, für die Schifffahrt sehr zu wünschen; die sich auch bei der Oberrhein sehr leicht dadurch herstellen lassen, wenn streng darauf bestanden wird, daß nicht aller Orten an dem Rhein, sondern blos in den Häfen, Mannheim, Schröck und Freistett die Einladungen geschehen, und die dortige Wagen nach Mainzer Gewicht eingerichtet

werden, worauf jeder Schiffer schon an sich ein vollkommenes Recht hat, da er den Centner ad 106 ℔ in seinen Abgaben hat, und dermal ad 108 — 114 ℔ verführen muß. Wenn die Manifeste auf der Wage selbst ausgefertigt, vom Krahnen- oder Wagmeister noch vidirt werden, so sind die Octroi-Bureau so wie die Schiffer selbst vor Unterschleifen, und leztere vor allen Strafen gesichert.

§. 19.

Die Nebenströme liegen zwar nicht unter der Octroi - Einrichtung (Art. 19. 23.), wegen der Schifferei auf denselben wurden nichts destoweniger einige besondere Vorkehrungen getroffen.

1) Die Mainschifffahrt bleibt zwischen Mainz und Frankfurt gemeinschaftlich; der eine so wie der andere Hafen hat an den Marktschiffen völlig gleichen Theil, die für beide Orte in Mainz und Frankfurt zu gleicher Zeit abgehen. *

Art. 24.

2) Bei der Frankfurter Fahrt sind die Bestimmungen zwischen den niederrheinischen und oberrheinischen Schiffern verschieden.

Den Schiffen der Kölner Gilde wird die direkte Fahrt nach Frankfurt nicht gestattet; als Ausnahme jedoch denen, welche dem Mainzer Hafen angehören, und von Mainzer Schiffern geführt werden, die Begünstigung gegeben, ihre in Köln auf

Frankfurt verladene Waaren, wenn sie in dem Kölner Hafen vorher davon die Anzeige gemacht haben, gegen Entrichtung $\frac{1}{10}$ über die Octroi-Gebühr und in Wellmich (Kaub) der Hälfte des Wag- und des Krahnengelds in Mainz, direkt zu verführen.

Art. 11.

Die Schiffer des Oberrheins von Straßburg bis Mainz sind nicht gehalten, mit ihren nach Frankfurt bestimmten Gütern zu Mainz zu landen und umzuladen und das nämliche Recht wird ihnen bei den Rhein-Berggütern, die von daher kommen, eingeräumt, jedoch müssen sich die Schiffer vorher in Mainz stellen, und den Octroi bezahlen.

Art. 12.

3) Die Freiheiten der Frankfurter Messe bleiben, was die Stations-Städte der Rheinschifffahrt betrift, künftighin fortwährend bestehen, wie seither der Fall war.

Art. 10.

4) Postschiffe und Wasser-Diligenzen, Jagden und Nachen, welche blos zur Weiterbringung der Reisenden und ihrer Habschaften dienen, sind den Vorschriften der großen Schifffahrt nicht unterworfen, auch an keine Stations-Stadt gebunden; dagegen ist ihnen nicht erlaubt, außer den Effekten der Reisenden, noch andere Waaren zu führen.

Art. 22.

* Anmerk. Der Innhalt dieses Artikels läßt verschiedene Erklärungen zu, und kann, je nachdem interpunktirt wird, die ganze Mainschiffahrt, oder auch blos die Strecke zwischen Mainz und Frankfurt betreffen.

Lezteres scheint nach der ganzen Fassung der richtigere Sinn zu seyn; da indessen die Mainschifffahrt seit 1485 s. Guden. Cod. dipl. IV. N. 221. so viele Strittigkeiten veranlaßt hat, da sich für eine so wie für die andere Meinung, aus den vordern Zeiten, Prätensionen wieder anknüpfen lassen, (s. Klock Cons. I. 5. Gatzert de Dominio Moeni Diss. II.) so dürfte eine Berichtigung des Ausdruks, wo nicht nothwendig, doch immer räthlich werden.

Drittes Kapitel.

§. 1.

Den lezten Gegenstand dieser Bemerkungen macht der für die gemeinschaftliche Schifffahrt nothwendige Verband, und die Bestimmung der Verhältnisse, in welchen die Rhein berechtigte Schiffer beider Ufer ihr Gewerb zu betreiben haben.

Die Octroi-Konvention unterscheidet 1) zwischen der großen und kleinen Schifffahrt — die erste berechtigt zur Verführung der Güter von einem Stations-Hafen in den andern — von der kleinen

Schifffahrt sagt der Vertrag, „sie habe die wech„selseitige Verhältnisse der Häfen und Länder zum „Zweck, welche so gelegen sind, daß bei ihrer Kom„munikation das Schiff die beide Hauptstationen „(Köln und Mainz, oder Mainz und Straßburg „Art. 4 — 5) nicht zu passiren nöthig hat.“*

Art. 19.

2) Die kleine Schifffahrt ist für alle Schiffer der beiderseitigen Ufer, wenn sie einem Zwischenhafen von beiden Stationen angehören, so wie für die Frankfurter Schiffer frei, jeder, der hievon Gebrauch macht, muß jedoch mit einem Erlaubnißschein zum Fahren von seiner Landesherrschaft versehen seyn.

Art. 20. und 21.

3) Schiffer-Stationen und Schiffer-Gilden betreffen nur die große Schifffahrt; sind aber nicht auf die kleine anwendbar.

Art. 19.

* Anmerk. Hiedurch scheint die Scheidungs-Linie zwischen den beiden Gattungen von Schifffahrt nicht scharf genug gezogen zu seyn, um Eingriffe der einen in die andere, und die hieraus nothwendig entstehende Weiterungen, abzuschneiden.

Der große Rheinschiffer hat den Transport der Güter von einem Stationshafen in den andern ausschließlich. Ob er auch zur kleinen Fahrt berechtigt ist? entscheidet zwar die Konvention nicht

ausdrüklich; da jedoch diese Schifffahrt (Art. 20.) allen Schiffern beider Ufer ohne Ausnahme frei gegeben wird, das eine Gewerb das andere nicht an und vor sich ausschließt; so muß die Frage in so lang bejaht werden, als nicht die neue Gilde-Ordnung bei der großen, oder Territorial-Gesetze bei der kleinen Fahrt, da diese der Disposition der Landesherrn überlassen ist, ein Anderes anordnen. Ob aber eine solche Vermischung beider Arten von Schifffahrt räthlich seye? ob sie nicht der Weg zu Unordnungen und sogenannten Schmuckereien werde? dies läßt sich freilich nicht verbürgen. Zweckdienlich würde es in jedem Fall seyn, den großen Schiffern den Betrieb der kleinen Fahrt wenigstens mit ihren Rangschiffen zu verbieten, und die Bureaux anzuweisen, streng auf diesem Verbot zu halten.

Der kleinen Fahrt ist die Rheinstrecke zwischen zwei Stationshäfen angewiesen, welche jedoch bei derselben nicht passirt werden dürfen. Daß der wechselseitige Verkehr aller Zwischenhäfen zu dieser Schifffahrt gehöre, leidet demnach keinen Zweifel; damit sind jedoch die Anstände, die sich ergeben, nicht gehoben, denn

1) Fragt es sich, welche Güter sind der kleinen Schifffahrt überlassen? Die Octroi-Konvention giebt allgemein das wechselseitige Verkehr als den Gegenstand von dieser Schifffahrt an, und da sich dies nicht allein auf die Kreszentien einschränkt, die Rhein-Thal- und Neckar-Berg, die Neckar-

Thal- und Rhein-Berg-Güther, so wie ein nicht unbedeutender Theil der Schröcker Berg-Güter den besten Beweiß geben, daß sich die Verhältnisse der Zwischenhäfen unter sich auch auf sogenanntes Kaufmannsgut erstrecken; so kann schon nach dem generellen Buchstaben der Octroi-Konvention, soweit der Additional-Vertrag hierinn nichts ändert, bei der kleinen Schifffahrt kein Unterschied unter den Waaren, ob sie Kreszentien oder Kaufmannsgut sind, gemacht werden. Auch würde jede Einschränkung in diesem Punkt, wo nicht unausführbar, doch gewiß für den Handel, die Schifffahrt und den Octroi sehr nachtheilig werden. Nicht auf allen Einladstätten des Oberrheins sind große Rheinschiffer, noch weniger sind sie in solcher Anzahl vorhanden, um die einlangende Fracht sogleich zu verführen, und da das Quantum, den Hafen in Straßburg und Freistett abgerechnet; so gering ist, daß es der große Schiffer allein nicht, sondern blos als Beiladung auf seiner gewöhnlichen Reise führen kann, so würde hiedurch bei diesen Gütern ein Aufenthalt verursacht und die Ablieferung so ins völlig Ungewisse gebracht, daß der Handelsmann, auch wenn er die Gefahr und den Nachtheil, welcher den Gütern unausbleiblich zugeht, nicht mit in Erwägung bringt, doch den Landtransport, der größern Kosten ohnerachtet, weit vorziehen müßte. Die

2) Frage betrifft das Ladquantum bei der kleinen Schifffahrt. Auch hierüber giebt die

Octroi-Konvention keine Bestimmung, und selbst bei dem Additional-Vertrag ist nicht zu erwarten, daß hierauf eingegangen wird, da dieses ein Polizei-Gegenstand ist, der, wenn konsequent gehandelt wird, den **Territorial-Herrn** überlassen bleiben muß; nicht zu erwähnen, daß die Verschiedenheit der Fahrzeuge in den Rhein-Distanzen ein allgemeines Regulativ nicht einmal möglich macht. Indessen werden auch hierinn sichere Bestimmungen von Seiten der Landesherrschaften, gemeinschaftlich mit den benachbarten Regierungen, zu treffen seyn.

Vergleicht man damit die Mainzer **Vorschläge in dem Reglement vom 25. Vendemiaire,** §. XIII. No. 34. 35., die, bei dem allgemeinen Prinzip, nur Mainz möglichst zu begünstigen, freilich der kleinen Schifffart nie vorträglich seyn können; so wird diese „nur zur Zirkulation der „Landesfrüchte erlaubt — mit Kaufmannsgütern „darf kein kleiner Schiffer in dem Mainzer Hafen einlaufen; zwischen Mainz und Bingen nur „100 Centner, und zwischen Mainz und Mannheim nur 200 Centner davon führen." Die Station zwischen Mannheim und Straßburg ist ganz mit Stillschweigen übergangen, ob sie gleich für die kleine Schifffahrt die wichtigere ist.

Was man diesem Projekt, das ein bloser Vollzug des Art. 14. bis 17. der Octroi-Konvention seyn sollte, im Ganzen entgegen halten muß, trifft auch diesen §. 13. Die Oberpräfektur in der

Qualität eines Oberzunft-Kommissariats, mithin als Administrativ-Stelle, erlaubt sich eine Restriktiv-Erklärung bei einem Staats-Vertrag, die nicht in ihm liegt, die nie einseitig möglich ist, und zu ihrem Rechtsbestand den Konsens beider kontrahirender Theile vorerst erfordert hätte.

Er dehnt ferner seine Gilde-Verordnungen, oder Innungs-Artikeln, die, soweit sie nicht durch Gesetze oder anerkannte Verträge unterstüzt sind, blose Genossenschafts-Rechte und Verbindlichkeiten der Mitglieder unter sich begründen können — auf nicht inkorporirte Schiffer fremder Territorien aus, auch wenn sie von dem Mainzer Hafen keinen Gebrauch machen; ohnerachtet die Octroi-Konvention (Art. 19.) ganz bestimmt sagt: „daß „die Vorschriften, rücksichtlich der Schifffahrts-„Stationen und Schiffergilden, sich auf die „kleine Schifffahrt nicht erstrecken" — diese also den Zunftanordnungen in Mainz gänzlich entzieht, und dadurch jeden auf die kleine Schifffahrt beider Ufer Bezug habenden Gegenstand, der eine andere Einrichtung nothwendig oder nüzlich macht, auf den unter unabhängigen Staaten einzig möglichen Kommunikativ-Weg zwischen allen Betheiligten verweißt. Da indessen dieses Reglement, das bei der großen Sensation, die es bei seinem Erscheinen, deutscher Seits, veranlaßte, doch nur bloses Projekt war; so bedarf es, nach dem bisher Gesagten, keiner weitern Widerlegung.

Schwieriger ist die

3) Frage über die Berechtigung der kleinen Schiffer in dem Mainzer Hafen? die Octroi-Konvention sagt nur: „sie dürfen **beide Stations-** „**Orte** nicht passiren" diese Stelle ist äußerst zweideutig; in Verbindung mit dem, was über die große Schifffahrt disponirt ist, bleibt der Transport der Kaufmannsgüter von einem Stations-Hafen in den andern zwar den großen Rheinschiffern ausschließlich — eben so kann die Einfuhr und Ausfuhr bloser Krescentien, durch die kleine Schiffer, bei dem Mainzer so wie in dem Staßburger Hafen nach (Art. 5.) mit Grund nicht bezweifelt werden; wie verhält es sich aber mit den Kaufmanns-Gütern, die aus Zwischen-Häfen in den Stations-Ort, oder von da in dieselbe gehen, mithin **beide Stationen** nicht passiren?

In der Geschäftsbehandlung mit den Bureaux kam diese Frage schon mehrmalen in Vorwurf, und es zeigte sich, daß die Ansichten heirüber sehr getheilt sind. Bald werden diese Güter **ohne Unterschied zur kleinen Fahrt** gerechnet, weil der Art. 4. 5. der Konvention, auch der kleinen Schiffe erwähnt, welche mit Fracht in Mainz einlaufen, und sie zum Ueberschlag verbindet; der Art. 19. nur beide Stations-Orte, nicht aber auch einen allein dem kleinen Schiffer verbietet; die Rede von Beschränkung der freien Schifffahrt ist, die immer die Vermuthung gegen sich hat, weil möglichste Freiheit das Fundament ist, von dem der

Vertrag ausgeht, die hohe Paziszenten durch die Konvention das Kommerz zu befördern suchten, also nicht die Absicht haben konnte, Rheinschiffahrts-Monopole zu etabliren. Bald werden diese Güter ausschließlich an die große Schiffer überwiesen, weil der Art. 19. der Konvention, bei Bestimmung des Umfangs der kleinen Schiffahrt, die Stationen nicht als mit einbegriffen erwähnt, sondern sie blos als Grenz-Bezeichnung aufführt, nirgends her erweislich ist, daß der Ausdruck „diese beide Stationen" kummulativ genommen seye, das Wort passiren, das im Gegensatz der großen Schifffahrts-Berechtigungen gebraucht ist, nicht vorüberfahren bezeichnen kann, da der Umschlag aller Güter durch den Art. 5. allgemein in Mainz angeordnet wird, keiner vorbei fahren darf, mithin nothwendig das Verbot des Einlaufens und der Kommnnikation in den Stationshäfen bezeichnen muß, und der Art. 21. O. K. ausdrücklich nur die Strecke zwischen den zwei Stationen der kleinen Schifffahrt einräumt. Diese Erklärung ist auch in dem Mainzer Reglement §. 1. No. 1. §. 13. No. 34. angenommen.

Neuerlich erschien noch eine dritte Meinung, die, durch eine Distinktion zwischen den Berg- und Thal-Gütern, beide vordere Ansichten zu vereinigen suchte. Die oberrheinische Thal-Güter, d. h. die Einfuhr in den Mainzer Hafen mit Kaufmannsgut, sollte den kleinen Schiffern frei stehen, die Berg-Güter hingegen sollen der großen Schifffahrt ausschließlich verbleiben.

Welches der eigentliche Sinn der Konvention ist? läßt sich schwer entscheiden, und doch ist der Gegenstand für den Schifffahrts-Betrieb von äußerster Wichtigkeit, besonders bei dem Oberrhein, in welchem Straßburg als Stationsort verhältnißmäßig keine Güter hat, der Abstoß und die Einnahme in den Zwischenhäfen geschieht, mithin, je nachdem die Entscheidung ausfällt, die große oberrheinische Schifffahrt gegen die kleine so unbedeutend wird, daß es sich der Mühe nicht verlohnt, ihr eine solide Einrichtung zu geben.

Daß der kleine Schiffer in dem Stationshafen keine Berggüter oder kaufmännische Rückfracht erhalten kann, sagt der Art. 14. O. K. sehr bestimmt, wenn in demselben „die aus den beiden „Stations-Häfen gehende Schifffahrt einer „besondern Gilde ausschließlich anvertraut „wird;" auf diese kann daher der kleine Schiffer nie Anspruch machen: und ist auch die Frage bei den kaufmännischen Thalgütern noch zweifelhaft, so liegt doch die ganze Strecke zwischen Mainz und Straßburg unter dem nämlichen Zunftzwang, so weit derselbe nicht, wie bei den Zwischenhäfen geschah, ausdrücklich aufgehoben ist; überdem sind diese Güter bei der Fracht-Regulirung mit in Berechnung gezogen und dem großen Schiffer beigeschlagen, wodurch sich seine Fracht selbst merklich vermindert, was, wenn sie zur kleinen Schifffahrt gehören, ohne Ungerechtigkeit nicht geschehen

könnte. Die Ansicht des Herrn Oberpräfekts in Mainz scheint daher bei diesen und den oben angeführten Gründen, in dem Punkt die richtige zu seyn; indessen machen schon die verschiedene Meinungen eine Entscheidung in dem Additional-Vertrag nothwendig, besonders, da auch bei dem Kurfürsten-Rath hierüber Zweifel entstanden sind, die Einfuhr und Rückladung für die eigene Häfen zur kleinen Fahrt gerechnet, und eine andere Fassung vorgeschlagen wurde. Die

4te Frage, die bei diesem Artikel sich aufwirft, betrift den Frankfurter Hafen — ob er zur großen oder kleinen Schifffahrt gehöre?

Die Beantwortung der Frage hängt davon ab; ob Frankfurt zu den Zwischenhäfen des Oberrheins zu rechnen ist oder nicht? Deutlichen Aufschluß giebt auch hierüber die Octroi-Konvention nicht; die Art. 12. und 21. O. K. beweisen blos, daß die Stadt, nebst der Strecke des Mains bis zur Mündung, zur Rheinroute gezogen wurde. Der Art. 21. qualifizirt zwar die Frankfurter Schiffer zur kleinen Fahrt; allein daraus folgt noch nicht, daß auch das dortige Kaufmannsgut durch die kleine Rheinschiffer verführt werden darf, vielmehr steht der Art. 12. dieser Folgerung entgegen, wenn er die direkte Fahrt zwar gestattet, allein die Entrichtung des Octroi in Mainz vorbehält, dadurch bestätigt, daß Frankfurt ein außer der Station gelegener Ort seyn muß, und daß bei dieser

Stadt nur rücksichtlich des Art. 5. O. K. bedungenen Ueberschlags eine Ausnahme von der Regel gemacht ist. Und hiernach wäre der kleine Schiffer, da dieser Casus exceptus seine Verhältnisse, wie sie der Art. 19. O. K. begränzt, nicht berührt, von dieser Schifffahrt ausgeschlossen. Erwägt man aber dagegen, daß Frankfurt, sobald ihm Rheinrecht eingeräumt, und keine Station daselbst etablirt ist, doch zu einer Route der Kölner oder Straßburger gezogen seyn muß, daß der Art. 11. O. K. die Schiffer der Kölner Gilde von der direkten Fahrt dahin ausschließt, mit alleiniger Ausnahme der Mainzer Schiffe, denen hier, wenn sie zugleich durch Mainzer Schiffer geführt werden, ein Prärogativ eingeräumt ist; eine Ausnahme, welche die Regel noch mehr bestätigt, daß also Frankfurt in die Oberrheinroute fallen muß; erwägt man, daß die kleine Schifffahrt für den Frankfurter Schiffer ein leerer Name wäre, wenn ihm die Verladung der eigenen städtischen Kaufmanns-Güter nicht verstattet würde; so scheint die Absicht, bei Abfassung der Konvention, wirklich keine andere gewesen zu seyn, als Frankfurt den Zwischenhäfen des Oberrheins beizuschlagen, somit die dortige Güter der kleinen Schifffahrt frei zu geben. Uebrigens hat

5) Frankfurt nach seiner geographischen Lage kein Rheinrecht; was eingeräumt wird, ist Vergünstigung, die Octroi-Konvention erlaubt den Schiffern dieser Stadt blos die Konkurrenz

bei der kleinen Schifffahrt, eine Aufnahme in die große Fahrt kann daher von ihnen nie verlangt werden.

§. 2.

Bei der großen Schifffahrt sind Sicherheit und Ordnung zwei Haupterfordernisse, aus den, bei der Fluß-Gemeinschaft zweier Reiche, und bei der gleichen Berechtigung aller Uferbewohner, die Nothwendigkeit eines gemeinschaftlichen Verbandes für den Schifffahrts-Betrieb von selbst hervorgeht.

Der Octroi-Traktat wählt hiezu zwei allgemeine Schiffer-Gilden, und verordnet:

1) Für die aus den zwei Stations-Städten Köln und Mainz ausgehende Schifffahrt sollen besondere Schiffer-Gilden daselbst errichtet werden, welche eine besondere Einrichtung und eine angemessene Polizei erhalten.

Art. 14.

2) Die Organisation und Polizei der Kölner Gilde ist dem Präfekten des Ruhr-Departements übertragen; für Mainz trift der Oberpräfekt des Donnersberger Departements die nöthige Einrichtungen.

3) Beiden Präfekten sind zwei Mitglieder der Handlungskammer, zwei alte Schiffsmeister und ein Inspektor der deutschen Seite zur Berathung beigegeben

ben. Die Anordnungen sollen dem General-Direktor des Octroi mitgetheilt und der Genehmigung der französischen Regierung unterworfen werden. *

Art. 17.

4) Wer als Meister oder Mitglied dieser Gilde angenommen werden will, muß einige Zeit als Oberknecht gedient, Beweise seiner Geschicklichkeit abgelegt und hierüber ein Zeugniß der General-Octroi-Verwaltung haben.

Art. 15.

5) Die Schiffer beider Ufer erhalten bei den nöthigen Qualifikationen die Aufnahme, ohne die Verbindlichkeit ihren Wohnort zu verändern; allein sie bleiben allen Anordnungen der Gilde unterworfen.

Art. 16.

* Anmerk. So sehr man die Nothwendigkeit einsahe, die beiderseitige Schiffer einer jeden Station in Verbindung zu bringen, und einen Zentral-Punkt zu haben, so groß waren auf der andern Seite die Anstände gegen das Projekt einer allgemeinen Schiffer-Gilde.

Ein Theil hievon mag dem Mißtrauen gegen Mainz, das für die vordere Zeiten die Geschichte rechtfertigt, und durch das Projekt des Schiffahrts-Reglements wenigstens nicht widerlegt wird, zuzuschreiben seyn, bei dem es jeder rheinberechtigte Landesherr für seine Unterthanen freilich

räthlicher findet, solang der Zweck der Verbindung noch auf andern Wegen erreicht werden kann, selbst seine Schifffahrts-Einrichtungen zu treffen, und hierüber die oberpolizeiliche Aufsicht zu übernehmen, als die Ausübung seiner Rechte, die mit der Octroi als Revenue in keiner Verbindung stehen, die also durch die Abtretung der Zölle nicht geschmälert sind, und die ihm weder ein Friedensschluß, noch der Reichs-Deputations-Hauptrezeß entzieht, mit seinen Unterhanen den Anordnungen einer fremden Gilde zu überlassen, bei der ihm alle Einwirkung abgeschnitten ist, bei der sie also auf Diskretion stehen, und Stoff zu ewigen Differenzien werden müssen, dergleichen wir aus ältern und neuern Zeiten in Menge antreffen. Bei der Station zwischen Mainz und Straßburg treten jedoch noch solche Gründe ein, welche mit dieser Gilde-Einrichtung sich platterdings nicht vereinigen lassen, und eine Ausnahme oder Modifikation für diesen Distrikt unumgänglich machen.

Alle Mainzer Berggüter verlassen den Strom auf dieser Route; bei allen, außer den Straßburger und den Oberelsäßischen, wenn sie durch oberrheinische Schiffer verführt werden, die jedoch von wenig Belang sind, muß der Abstoß in den Häfen des rechten Rheinufers geschehen.

Es konkurriren hier die über Augsburg, Baiern, Salzburg, Oestreich ziehende, die oberschwäbische und schweizer Güter. Beide leztere abgerechnet, sind alle übrige schon an und vor sich vor den

Stations-Ort Strasburg nicht geeignet, müssen in den Zwischenhäfen ausgeschlagen werden.

Ihr Weg gieng bisher dnrch den Main, vorzüglich aber durch den Neckar: — ein Theil davon qualifizirte sich auch vor den Schröcker Hafen.

Für die oberschwäbische und schweizer Güter bietet die französische Seite keinen Abstoß außer Straßburg an, der für manche schon mit einem großen kostspieligen Umweg verbunden ist, und wohin die Mainzer und große Rheinschiffer, auch wenn die Douane dem Transitgut kein Hinderniß in den Weg legte, in vieler Rücksicht nicht kommen können, theils weil ihre Fahrzeuge zu schwer sind, und der Strom ihnen unbekannter ist, vorzüglich weil für sie die direkte Fahrt von Mainz nach Straßburg mit offenbarem Schaden verbunden ist; da in dieser Strecke das Geschirr äußerst ruinirt wird, da sie sich von der Gegend des Schröcker Hafens an, der bei ihren Fahrzeugen so kostspieligen Halfleute bedienen müssen, bei dem langen Aufenthalt Gefahr laufen, einen großen Theil des Jahrs verwässert zu werden, und weitere Reisen zu verlieren, überdem aber die Differenz der Kosten zwischen der direkten Fahrt nach Straßburg oder Kehl und Freistett, und des Landtransportes von Schröck sich so gering stellt, daß auch der Handelsmann den leztern dem erstern, in der Regel, vorzieht.

Bei diesen auf der Notarietät beruhenden Verhältnissen, bei den nur allein **Kurbaden** interessirt ist, fällt es von selbst auf, daß mit den besten Anstalten für den Transport der Güter auf dem Theil des Rheins bis zu ihrem Abstoß, seyen es nun Berg- oder Thalgüter, im eigentlichen Sinn, bei weitem noch das wenigste gethan ist, wenn sich nicht zweckmäßige Territorial-Einrichtungen diesen anschließen, durch welche die abgestossene **Güter gesichert**, und ihre **schnelle** weitere Ve... ingung an den Ort ihrer Bestimmung, **mit möglichst geringen Kosten**, erzielt wird.

Dies zu bewirken wird erfordert, daß die zum Abstoß bequeme **Zwischenhäfen**, Mannheim, Schröck, Freistett oder Kehl, **gehörig unterhalten** werden; daß für **Krahnen** und **Waagen**, vorzüglich für **Lagerhäuser** Vorkehr getroffen ist; nicht blos den Plätzen Speditions-**Rechte** ertheilt, sondern auch für die **Anstellung** anerkannt solider Handelsleute zum Speditions-Geschäft die nöthige Sorge getragen wird; daß die **Nebenströme** und Straßen immer in fahrbaren Stand sind, die **Frachten** für den weitern Transport zu **Wasser** und zu **Land** nicht der Willkür der Fuhrleute, die von den Umständen profitiren, ausgesezt, sondern von **Obrigkeits** wegen regulirt werden, und daß der **Kaufmann**, in Rücksicht des **Schiffers** oder **Güterfuhrmanns** selbst, Sicherheit für seine **Fracht** gegen Veruntreuungen bekömmt.

Alle diese Anstalten greifen mit dem Rheinschifffahrtswesen genau zusammen, stehen mit diesem durch die Natur der Sache, und schon seit Saeculis in dem engsten Verband, und erfordern eine allgemeine Direktion; die auch von den ältesten Zeiten in der Person des Neckargrafen, seit 1749 aber in der Schifffahrts-Kommission für die Pfalz, existirte, und seit dem Anfall dieses Landes an Kurbaden, noch den Zuwachs der Schifffahrts- und der hierauf sich beziehenden Handlungs-Angelegenheit in Justiz- und Polizei-Gegenständen für die Markgrafschaft Baaden erhalten hat.

Der Leichtschiffer und der Güterfuhrmann findet in dem Rheinschiffer seinen Zunftgenossen unter gleichen Gesetzen; Spediteur und Kaufmann haben an dem General-Kommissär mit ihnen einen Richter, unter dem Wasserzoll, Krahnen, Hafen und Lagerhaus-Polizei stehen; die Maasregeln, die genommen werden, sind auf die vollständige Uebersicht des Ganzen berechnet; die Lasten werden gemeinschaftlich getragen. Ein aus dieser Kette gerissenes, von der Landes-Einrichtung unabhängig gemachtes Glied sprengt das Ganze, und wirft das Rheinkommerz wieder auf den Punkt zurück, auf dem es vor 1705 unter Kurfürst Friedrich stund, von der es, nur mit theuer erkauften Erfahrungen, auf seinen dermaligen vortheilhaften Stand gebracht werden konnte.

Ausser den Nachtheilen, die dem Rheinschiff-fahrtswesen im allgemeinen durch die Losreissung der Rheinschiffer aus ihrem alten Verband zuge-hen, ist der unvermeidliche Zerfall der Neckarroute noch unmittelbare Folge.

Dieser Strom muß nebst dem Leinpfad von seiner Mündung an bis nach Heilbronn durch die Schifferbruderschaft, auf eigne Kosten, in schiffbaren Stand erhalten werden, wogegen diesen einige andere, ehemals bedeutendere Vortheile einge-räumt wurden.

Werden die Rheinschiffer, die hiebei gegen den Leichtschiffer um das doppelte, und gegen den Näch-ler um das vierfache höher angelegt sind, aus der Konkurrenz gezogen, so sind die kleinere Schiffer, deren Nahrung durch den Verlust der Neckargüter so sehr geschmälert ist, dem Aufwand nicht mehr gewachsen, die auf diesem wilden Strom äußerst kostspielig zu unterhaltende Wasserstraße macht sich im ersten Jahr unbrauchbar, oder der Staat wird genöthigt, jeden Schiffer, der sich dieses Flusses bedient, mit Neckarbaugeldern noch mehr zu be-lästigen.

Aus diesen Gründen trug **Kurbaden** und **Kur-würtenberg** auf die Beibehaltung der alten Ordnung und „daß die Aufnahme in die Mainzer „Gilde nicht einzeln sondern in Corpore gesche-„he, an.“ **Kurböhmen** vereinigte sich mit diesen Erinnerungen „in Rücksicht der Regulirung

„der Schifffahrt und der Schiffer-Innungen,
„dahin, daß die Freiheit der Schifffahrt, die
„Gleichheit zwischen beiden Staaten und ihren
„Einwohnern, und die bis auf die lezte Zeiten
„mit Nutzen eingehaltene Observanz und Kon-
„kurrenz, zum Gesichtspunkt der Final-Bestim-
„mungen zu nehmen seye.“

Die Hauptfrage hiebei ist nur: wie läßt sich nach diesen Vorschlägen, für den Oberrhein, die so nothwendige, allgemeine obere Direktion herstellen? Ich bin überzeugt, daß dieses in anderen Wegen weit einfacher und sicherer als durch eine allgemeine Gilde erzielt werden kann.

Beide Ufer haben gleiches Rheinrecht; auf der deutschen Seite steht **Kurbaden allein**, da der kleine Distrikt der **Landgrafschaft Hessendarmstadt**, der weder Abstoß noch eingerichteten Hafen hat, hierbei in keinen Betracht kommt, auch die Gernsheimer und die etwaige Stockstatter Schiffer ihres eignen Vortheils wegen, sich gerne an die **kurbadische** Schiffer anschließen. Auf deutscher Seite steht daher für den ganzen Oberrhein nur ein großer Schiffer-Verband. Auf dem linken Rheinufer tritt das nämliche bei der Mainzer Schiffer-Gilde ein. Es bedarf also mehr nicht, als

1) **daß die zur Aufnahme eines Schiffers erforderliche Requisiten für beide Ufer vertragsmäßig bestimmt;**

2) **Die Umfahrtsordnung zu Berg und zu Thal vorgeschrieben, und**

3) für den Vollzug bei den beiderseitigen Gilden und die gute Ordnung in dem Mainzer Hafen gesorgt werde.

Der erste und zweite Gegenstand sind Sache des Octroi-Additionals-Vertrags, so weit die Art. 14. bis 18. O. K. hierbei Modifikationen erleiden; bei dem dritten wird der Zweck schon dadurch völlig erreicht; wenn 1) die Aufsicht der Octroi-General-Direktion übertragen wird, welche seit der kurzen Zeit der Octroi-Einrichtung die Achtung und das Zutrauen aller Rheinschiffer beider Ufer sich ohnehin schon zu erwerben wußte; wenn 2) dieser Stelle, welche dem neu aufgenommenen Schiffer das Certifikat auszufertigen hat, der Beweis der Qualifikation, wie sie der Vertrag vorschreibt, vorgelegt wird. 3) Wenn in dem Mainzer Hafen die richtige Umfahrts-Listen unterhalten, und dem Hafen in Straßburg und der General-Kommission in Mannhelm mitgetheilt werden, um bei eintretenden Unterschleifen und Unordnungen sogleich remediren zu können; wobei es gewiß sehr zweckdienlich wäre, wenn 4) die Herrn Inspektoren authorisirt würden, den jährlichen Bruder-Tägen der Schiffer-Gilden beider Ufer, jeder auf der Seite für die er angestellt ist, selbst beizuwohnen, um sich von dem Gang des Geschäfts, den Beschwerden des ganzen Schifferstandes, und des übrigen einschlagenden Personals, so wie über die Verbesserungs-Vorschläge für Schifffahrtswesen und den Octroi, in Kenntniß zu setzen. —

Hiedurch allein wäre gewiß mehr als durch die beste Gilde-Einrichtung, die immer ein einseitiges Werk bleibt, gewonnen.

Soll indessen bei der Errichtung einer allgemeinen Schifffahrts-Innung in Mainz bestanden werden, ohnerachtet hiezu weder ein Anlaß in dem Reichs-Deputations-Schluß noch ein anderer Nothwendigkeits-Grund vorhanden ist, so läßt sie sich blos unter den von Kurbaden gemachten Modifikationen, wodurch sich in der Gilde zwei Sektionen bilden, unschädlich denken.

§. 3.

Die Hauptsache bleibt indessen immer, es mag eine Einrichtung gewählt werden, welche da will, die Bestimmung des Verhältnisses bei der Konkurrenz der beiderseitigen Rheinschiffer. Die Octroi-Konvention faßt sich hierüber sehr kurz; — unter Voraussetzung einer allgemeinen Schiffer-Gilde, wird blos gesagt;

Die Schiffer ꝛc. werden in die Gilde aufgenommen werden, der Reihe nach laden, und abfahren.*
Art. 16. und 18.

* Anmerk. Diese Bestimmung scheint etwas zu einseitig zu seyn, da sie blos auf den Mainzer Hafen berechnet ist; für den Oberrhein die Umfahrts-Ordnung bei den Thalgütern aus Zwischenhäfen, die kein unbedeutendes Objekt sind, völlig über-

gangen wurden, woraus, wenn nicht hierüber ebenfalls vertragsmäßige Bestimmungen für beide Ufer gegeben werden, sehr leicht Beschwerden über unbillige Begünstigungen des einen oder andern Theils entstehen könnten. Der einfachste Ausweg dürfte der seyn, daß jeder Schiffer in seinem Hafen nach dem Rang, in dem er zum Aussetzen nach Mainz gerufen wird, also in seinem Hafen abgeht, auch zu Thal ladet; der fremde, besonders der Mainzer Schiffer, sich unmittelbar nach erfolgter Auslichtung seiner Berggüter im Zwischenhafen, zur Rückladung zu Thal aussezt.

2. Anmerk. Die Anordnungen der Umfahrt müßen nothwendig von der Gemeinschaft des Flusses ausgehen, und auf die hieraus entspringende, völlig gleiche Berechtigung beider Ufer gebaut seyn. **Gleiche Behandlung der deutschen und französischen Schiffer ist daher das erste und nothwendigste Requisit.** Nach der Octroi-Konvention soll dieses dadurch erreicht werden, „ daß „ jeder Schiffer in der Ordnnng zur Ladung kommt, „ in der er rezipirt ist,“ ohne Rücksicht, zu welchem Ufer er gehört; dies Prinzip sezt die Existenz **der projektirten** allgemeinen **Schiffer-Gilde** voraus, und kann ohne diese nie zur Ausführung gebracht werden; steht und fällt daher mit der Gilde.

Wäre aber auch dieses nicht, so ist die **gleiche Behandlung**, nach dem gemachten Vorschlag, **wenn auch mit der größten Unpartheilichkeit zu**

Werke gegangen wird, **nur scheinbar**, und die Einrichtung für das deutsche Ufer nicht ohne sehr gegründete Bedenklichkeiten,

Mainz, das ⅘ Theile der jenseitigen Schiffer des Oberrheins enthält, ist zugleich der Kölner Gilde inkorporirt, der ganze Rhein, von Straßburg bis Holland, steht ihnen offen, die Mainzer und Kölner Stappel-Rechte sind für sie, da sie einzig auf sich selbst oder ihre Zunftgenossen überschlagen, die im nämlichen Fall mit ihnen sind, sich also gerne privatim ausgleichen, — **in der Wirkung nicht geschrieben**; dagegen findet der deutsche Schiffer für seinen Verdienst nur Spielraum zwischen Mainz und Straßburg, steht also gegen den Mainzer weit zurück: der größte Nachtheil aber, der ihm aus dem Mißverband zugeht, ist, daß bei dem größern Umfang des Gewerbs, und da die Köllner Schifffahrt gegen die Mainzer wenigstens sich wie 2 zu 1 verhält, auch die Anzahl der Mainzer Schiffer sich um das alterum tantum vermehrt, und, des doppelten Zunftverbands ohnerachtet, doch in seiner Totalität mit den übrigen Schiffern des Oberrheins auf dieser Station konkurrirt.

Die Ungleichheit die das Prinzip mit sich führt, ist jedoch noch das geringste, das ihm im Wege steht und ließ sich durch eine Abtheilung der Mainzer Schiffer nach den Gilden beseitigen; ein nicht zu hebender Hauptanstand bleibt immer, daß die Auf-

nahme der Schiffer den kaiserlich-französischen Administrativ-Stellen und zwar der Präfektur des Donnersbergs allein überlassen seyn soll, (Art. 14.—17. O. K.) wodurch man es in Mainz ganz in die Hand bekömmt, die deutsche Schiffer über kurz oder lang, wo nicht zu verdrängen, doch in ein so beschwerliches und unergiebiges Mißverhältniß zu bringen, daß sie sich nach und nach von selbst verlieren.

Sind auch die dermalige Grundsätze der französischen Regierung zu billig, um für den Augenblik zu fürchten; so läßt sich doch die Zukunft nicht verbürgen, und jeder Geschäftsmann muß wünschen, daß von diesem bedenklichen Prinzip, so gut gemeint es auch ist, abstrahirt werde. Die Erfahrung hat bewiesen, daß jede communio eine mater rixarum ist, eine communio pro indiviso zwischen zwei unabhängigen Staaten, wie sie hier, bei dem wichtigen Gegenstand, dem Rhein-Kommerz in Vorschlag gebracht wird, das seit Jahrhunderten Zankapfel war, dürfte in diplomatischer Rücksicht schon nicht räthlich gefunden werden können.

Bestimmte Territorial-Grenzen und richtig und genau gezogene Berechtigungs-Linien sind zur Erhaltung der Ruhe, zwischen zwei sich berührenden Staaten, erstes und absolutes Erforderniß für beide, wenn ein Theil nicht das Uebergewicht gegen den andern auf seiner Seite hat, und für

künftige Plane präparirt; ein Fall, in dem das rechte Rheinufer schwerlich seyn wird.

Der Reichs D. Rezeß (§. 39.) sagt blos, „der Rhein seye von der batavischen Grenze bis „an die Grenzen Helvetiens, für den Handel „und die Schifffahrt ein gemeinschaftlicher „Fluß geworden; von einer gemeinschaftlichen Schifffahrt enthält dieser §. so wenig, daß seine ganze Fassung vielmehr dagegen streitet, da sie blos eine Flußgemeinschaft für die Schifffahrt anordnet, an welcher die Bewohner beider Ufer gleiche Rechte genießen sollen.

Der natürlichste Weg hiezu ist; die alternirende Fahrt in den Stationshäfen — auf den französischen Schiffer wird ein deutscher nach der bei der Octroi-Direktion befindlichen Rang-Rolle ausgesezt: diese Einrichtung beruht auf einem absoluten und unwandelbaren Gleichheits-Prinzip, kann, wenn für die richtige Exekution gesorgt wird, die in den Händen der gemeinschaftlichen Octroi-Direktion keine gegründete Besorgniß erlaubt, nie Anlaß zu einiger Kollision werden, hebt alle Bedenklichkeiten, und zerstört den alten Verband in den einzeln Territorien nicht.

Es ist und bleibt möglich, daß für den jetzigen Zeitpunkt, in der Anwendung, ein Ufer gegen das andere durch die größere oder geringere Anzahl schon vorhandener Schiffer in Vortheil zu stehen kommen kann; dieser Umstand kann aber nie als

Einwand gegen den aufgestellten Grundsatz dienen, wenn auch das unterstellte Factum erweislich wäre, da Staatsverträge nicht auf zufällige, dem Wechsel jeden Augenblik unterworfene Verhältnisse gebaut werden können, die der Weg zu ewigen Reklamationen werden, besonders wenn es vollens jeder Staat, wie es hier der Fall ist, in der Hand hat, selbst abzuhelfen, und die Zahl der Konkurrenten mit dem Gewerbsertrag ins Gleichgewicht zu bringen.

Rechnet man indessen die Anzahl Schiffer ab, welche durch die doppelte Mainzer Station veranlaßt ist, und auf die Köllner Route fällt, so wie die, welche die Schifffahrt zwischen Mainz und Frankfurt betreiben, wovon der Art. 24. O. K. handelt, so muß bei den ehemaligen Verhältnissen der Mainzer und Pfälzischen Berechtigungen in dem Oberrhein, wie sie bereits auseinander gesezt wurden, die Anzahl der dermaligen Pfälzer Schiffer, die der Mainzer wenigstens ad $\frac{1}{4}$ übersteigen, wenn anders dort gehörige Aufsicht und Ordnung gehalten worden ist, und nicht während des Kriegs, jeder, besonders die niedere Schiffer-Klasse, in die Rangfahrt sich eindrängte; eine Unordnung, die, wenn sie wirklich ist, doch wohl nicht zum Präjudiz der Nachbarn gereichen kann, worüber aber auch eine flüchtige Untersuchung schon die nöthige Aufschlüsse geben würde. Daß bei den neuen Schiffern, aus früher unberechtigten Häfen, sich auf beiderseitigem Ufern die Anzahl wenigstens die Wage hält, bedarf keines Beweises.

§. 4.

Die nähere Ausführung dieser allgemeinen Grundsätze des Reichs D. Rezesses und der Octroi-Konvention soll die projektirte **Verordnung zur Organisation der Mainzer Schiffergesellschaft** enthalten. Das Ganze ist ein nicht genehmigter Vorschlag; indessen bestätigt der Geist, der in diesem Reglement herrscht, die oben vorgetragene Bemerkungen über das Gildewesen in Mainz vollkommen.

§. I. No. 1. Die Schiffer-Gesellschaft im Mainzer Hafen soll den Zweck haben, die nach Köln und die Zwischenorte bestimmte Güter mit der Kölner gemeinschaftlich, die oberrheinische ausschließlich zu verführen. *

* Anmerk. Nach der Octroi-Konvention gehen die Berechtigungen der vorgeschlagenen Mainzer Gilde nicht auf die Strecke zwischen Köln und Mainz; (Art. 3 — 5. O. K.) nur der Mainzer Schiffer, so weit er in die Köllner Gilde aufgenommen ist, hat hiezu die Befugniß.

§. II. No. 2. Die Schiffe für den Oberrhein sollen nicht über 3000 Centner und nicht unter 600 Centner fassen.

No. 3. Ein Jahr nach Errichtung der Gesellschaft sollen alle Fahrzeuge der Gilde-Schiffer auf der Zimmerwerfte zu Mainz gebaut werden. *

* Anmerk. Der Rechtfertigungsgrund für dieses neue Mainzer Monopol ist schwer zu finden. Daß jedes Schiff, ehe es zur Ladung kommt, im Hafen untersucht und beklopft werden muß, ist ganz in der Ordnung, und geschieht in allen Häfen, in den noch einige Polizei gehandhabt wird. Wo das Schiff gebaut wird? tangirt das Interesse der Gilde nicht.

Ueberdem ist Mainz unter allen Häfen gewiß der wenigst geeignete, da das Bauholz erst mit schweren Kosten aus der Entfernung herbeigeführt werden muß, und alles übrige Material in erhöhten Preisen steht, wodurch die ohnehin große Schiffsbau-Kosten nur noch unnöthig vermehrt werden.

Bisher hatte der Schiffer seine Freiheit, bauen zu lassen, wo er wollte, die meiste Schiffe wurden in dem Main, zu Wörth und Lohr, oder in dem Neckar, zu Neckargemünd erbaut; alle drei Orte lieferten gute Fahrzeuge in leidentlichen Preisen, und eine Abänderung hierinn dürfte weder räthlich noch billig seyn, die gleiche Berechtigungen beider Ufer aber, und die bei diesem Gegenstand mit eingreifende Territorial-Gerechtsame, jeden Zwang ausschließen.

§. III. No. 4. Zu Straßburg, Neuburg, Speier, Mainz, Bingen, Heimbach, Kaub und Koblenz sollen die Lotsen genommen werden.

No. 5. Alle andere Stationen sind aufgehoben, die bei denselben vorhandene Steuerleute treiben dies

Gewerb blos noch für ihre Person fort; müssen aber

No. 6. von ihrer Obrigkeit und der Mainzer Handelskammer über ihre Fähigkeit und Wohlverhalten dem General-Direktor Zeugnisse vorlegen. *

* Anmerk. Bei diesem §. ist die gleiche Berechtigung beider Ufer völlig außer Acht gelassen; alle Lotsen-Stationen von Straßburg bis Mainz sind auf die französische Seite gelegt, und sogar auf dem Mittelrhein findet sich nur das einzige Kaub auf dem rechten Rheinufer — weil in diesem Distrikt die linke Rheinseite es nicht anders gestattete.

§. IV. No. 7. Werden die Schiffer von Straßburg, Freistett, Schröck, Germersheim, Speier, Mannheim, Worms, Gernsheim, Oppenheim, Mainz, Bingen, Bacherach, Kaub, St. Goar, Boppard, Koblenz, Valendar und Bonn zur großen Gilde berufen. *

* Anmerk. Die Octroi-Konvention beruft alle Schiffer beider Ufer zur großen Schifffahrt, wenn sie die erforderliche Eigenschaften haben, (Art. 16. O. K.) ohne die Berechtigung auf bestimmte Orte oder Häfen einzuschränken; schon in dieser Rücksicht lauft also die Fassung des Reglements gegen den Buchstaben der Konvention. Nach der unrichtigen ad §. I. gerügten Unterstellung, werden

auch die Häfen, die zur Kölner Gilde gehören, wieder mit unter die Mainzer gezählt. Endlich sind, auf der rechten Rheinseite, die Ladstätten **Kehl, Hügelsheim, Stollhofen** und **Greffern**, die seit den ältesten Zeiten Rheinschiffer mit mehr oder weniger Berechtigung haben, gänzlich übergangen.

§. V. No. 8. Jeder Schiffer, welcher dermal eintreten will, soll sich durch ein Attestat der Handelskammer * legitimiren, daß er seit 6 auf einander folgenden Jahren schiffe, und daß er das Zutrauen des Handesstandes habe — der Präfekt entscheidet sodann über seine Annahme. **.

* Anmerk. Wie von einem deutschen Schiffer die Atteſtate der Mainzer Handlungskammer als Beweise verlangt werden können? warum seine Obrigkeit, von der er doch rezipirt seyn muß, ganz übergangen wird? ist schwer zu erklären.

** Anmerk. Wenn von den vorhandenen **nur der** Schiffer in die Gilde zu Mainz aufgenommen wird, welcher 6 Jahre nach einander schon die Schifffahrt betrieben hat, so muß ein großer Theil der deutschen, und ohne Dispensation ein noch größerer Theil der französischen Schiffer brodlos werden. Nur von den Mainzer Schiffern selbst hätte dieser Termin gewählt werden können, denn er fällt in die Kriegsjahre, während welchen die meiste alte Schiffer anderer Häfen abgiengen, und die jüngere keinen Gebrauch, wenigstens anhaltend, machen konnten. Da jedoch die Octroi-Konvention

von diesem Requisit nichts enthält, Erfordernisse aber nicht einseitig neu erschaffen werden dürfen, so muß jeder, der das Schifffahrtswesen ordnungsmäßig erlernt hat, mit Schiff und Geschirr façionsmäßig versehen ist, seine vorgeschriebene Kaution stellte, und vor den Zeiten des Reglements, als Rheinschiffer von seiner Landesherrschaft angestellt war, auch ohne weiters aufgenommen werden; auf die Zeit seines Meisterrechts kommt es nicht an.

No. 9. **Für die Zukunft, und zwar ein Jahr nach der Organisation der Gesellschaft, soll jeder Kanditat nachweisen müßen, 1) daß er vier Jahre bei einem zünftigen Meister in der Lehre gestanden; 2) daß er eben so viel Jahre als Knecht gedient hat; 3) daß er beide Sprachen reden und schreiben kann; 4) daß er volle 28 Jahre alt ist.** *

* **Anmerk.** Für das Erforderniß „ der Schiffer „ soll die deutsche und französische Sprache reden „ und schreiben,“ läßt sich kein Zweck denken, als daß es ein Mittel wird, die Aufnahme der Deutschen noch mehr zu erschweren.

Auf beiden Ufern ist die deutsche Sprache Muttersprache; die Bureaux sind, nach Art. 84. O. K. so konstruirt, daß alle Offizianten beider Sprachen mächtig seyn müssen; es bedarf also dieser Maasregel, der man durch den Octroi-Vertrag gerade zu begegnen suchte, nicht. Dabei ist die Parthie

wieder sehr ungleich; der Schiffer der linken Rheinseite ist durch den Staatsverband, in dem er steht, schon genöthigt, von Jugend auf beide Sprachen zu erlernen, überall sind für ihn hiezu öffentliche Anstalten; der Deutsche findet nur in größern Städten Gelegenheit, und da ist der Unterricht mit schweren Kosten verknüpft, die der wenigste aufbringen kann.

No. 10. Handelt von dem Aufdingen der Lehrjungen, welches auf die gewöhnliche Art, vor einer Kommission, welche durch den Art. 17. organisirt werden soll, geschieht.

No. 11. Betrift das Ledigsprechen der Jungen.

No. 12. Hat die Meisterannahmen zum Gegenstand, bei welcher die Bestimmung des Stücks noch vorbehalten ist.

§. VI. No. 13. Jeder Schiffer soll zur Sicherheit der Fracht der Gesellschaft eine Kaution an baarem Geld oder an liegenden Gütern stellen, welche nach der Größe seines Fahrzeugs, von 1000 bis 6000 Franken steigt.

No. 14. Die Kaution in liegenden Gründen wird nach den Vorschriften des fori rei sitæ behandelt; für die in baarem Geld gestellte Versicherungen werden jährlich 4 Proct. Interesse bezahlt.

No. 15. Außer der Kaution soll der Schiffer noch ein schuldenfreies Schiff und Geschirr haben, welches er dem Handelsstand bei der Handlungskammer verhypothezïren muß.*

* Anmerk. Die Kautionen an sich, wenn sie auch auf das dreifache erhöht werden, gewähren dem Handelsmann keine Sicherheit für seine dem Schiffer anvertraute Fracht; eine volle Schiffsladung kommt im Durchschnitt über $\frac{120}{m}$ Gulden zu stehen, der angezeigte Zweck kann also durch sie nicht erreicht werden — sie dienen blos den Zudrang zu diesem Gewerb zu hemmen, und zur Sicherheit bei kleinen Schäden.

Für beide Zwecke ist aber die Summe ohnstreitig zu hoch angesezt. Beinahe alle große Rheinschiffe von Mainz bis Schröck tragen 2500 bis 3000 Centner, lägen also unter einer Kaution von 6000 Franken oder 3000 Gulden; Schiff und Geschirr wird unter 3500 Gulden nicht gestellt, und zum Schifffahrtsbetrieb ist noch ein Gewerbs-Kapital von wenigstens 1500 Gulden erforderlich; unter 8000 Gulden Vermögen könnte daher keiner Rheinschiffer werden; ein Kapital, das nur wenige aufbringen, und wodurch das Schifffahrtswesen unnöthig sehr erschwert wird.

Bei den pfälzischen Schiffern, bei den es mi dem Kautionswesen, wegen des Neckartransports, genauer genommen werden mußte, war die Regierung öfters in der Verlegenheit zu mindern und

zu mehren; dermal ist die Summe auf 1500 Gulden für den großen Rheinschiffer, und 500 Gulden für den kleinen Schiffer bestimmt, und dieser Betrag nach den Lokal-Verhältnissen und den vorzüglichen Vermögens-Umständen der Mitglieder, nur der Ursachen so hoch bemessen, weil es in dem Plan der deutschen oberrheinischen Gilde liegt, zugleich eine gerichtliche General-Kaution für ihre Innungs-Genossen bei der Octroi-Direktion zu Stande zu bringen, und dadurch allem Anhalten auf den Bureaux und durch die Flaggenschiffe zu begegnen; ohne diesen Nebenzweck sind 1200 Gulden das Maximum, was verlangt werden kann.

Wenn indessen diese Kautionen zur Sicherheit der dem Schiffer anvertrauten Güter gestellt werden, so entsteht die weitere Frage; — warum sie bei der projektirten Gilde in Mainz deponirt werden sollen?

Nur wenn auf eine Jurisdiktion über die Mitglieder abgehoben, wenn ein forum Generale bezweckt ist, läßt sich ein zureichender Grund für diesen Vorschlag denken; da aber den Landesherrn des deutschen Rheinufers die Evocation ihrer Unterthanen nicht gleichgiltig seyn kann, so dürfte in dieses Projekt wohl nie eingegangen werden, für das der blose Zunftverband, der doch die Grenzen der Zunftgewalt bestimmt, auch nichts einen rechtlichen Scheingrund abgiebt. Die Indemnisations-Klagen des Handelsstandes kön-

nen nach diesen Grundsätzen blos allein bei der Territorial = Obrigkeit des Schiffers angebracht werden, vorausgesezt, daß sich kein forum speciale aus gemeinen Rechten anderer Orten begründen läßt. — Diese, und nicht die Gilde hat also für ein Objectum executionis zu sorgen, die Kautionen sind daher nicht bei der Gilde, sondern, der Natur der Sache nach, bei der Landes = Obrigkeit zu stellen und die offizielle Notifikation, daß sie in gesezlicher Form beigebracht seye, müßte in Mainz genügen.

No. 16. Der Oberpräfekt soll in dem Aufnahms-Patent die Erfüllung der Requisiten bemerken, und nur, wenn dieses wirklich geschehen ist, die Bestätigung der General = Direktion erfolgen.

§. VII. No. 17. Betrift die Setzschiffer, welche für Wittwen und verhinderte Schiffer die Fahrt besorgen.

§. VIII. No. 18. 19. Sonst qualifizirte Schifferswittwen dürfen in die Gesellschaft aufgenommen werden; ihre Söhne können Stellvertreter seyn; sonst müssen sie sich der Setzschiffer bedienen. *

* Anmerk. Die Wittwen zünftiger Meister setzen blos das Gewerb ihres verstorbenen Mannes fort, sie bedürfen also keiner neuen Aufnahme.

§. IX. No. 20. Auf obigen Requisiten soll unerläßlich gehalten werden; jedoch der Präfekt, bei

außerordendlichen Gründen, und zur Belohnung vorzüglicher geleisteter Dienste, befugt seyn, sie, auf Gutachten der Art. 45 bezeichneten Kommission und Handelskammer einigermaßen, zu mildern. *

* Anmerk. Die Gilde-Ordnung soll ein bloser Vollzug der Octroi-Konvention und des R. D. Rezesses seyn; gegen die Vorschriften der Staats-Verträge findet aber keine einseitige Dispensation statt, am wenigsten bei diesem Gegenstand, von einer Mainzer Administrativ-Stelle, bei welchem die rechte Rheinseite vorzüglich betheiligt ist, und alle Ursache hat, mißtrauisch zu seyn, da, mit Umgehung der Octroi-General-Verwaltung, wieder blos französische Staats-Verwaltungen, noch dabei die Mainzer Handlungskammer, als blose Lokalstellen, beigezogen sind.

§. X. No. 21. Die mit Patenten der Octroi-Direktion versehene Mitglieder lassen sich in dem Hafen einschreiben, und fahren in der Ordnung, wie sie der Art. 18. O. K. bestimmt.

No. 22. Das Einschreiben darf nicht bestellungsweise geschehen, der Schiffer muß sich selbst einfinden, und wenigstens 500 Centner Kaufmannsgut mitbringen, oder durch obrigkeitlich visirte Scheine von Kaufleuten darthun, daß keine, oder nicht hinreichende Güter vorhanden waren. Die Schiffer von Bingen, Oppenheim und Worms allein sind

befugt, mit leeren Fahrzeugen in Mainz anzulegen. *

* Anmerk. Dieser §. und No. ist völlig unnöthig, der auf 300 Centner Thalgut bei der Frachtregulirung berechnete oberrheinische Schiffer leidet bei einer leeren Fahrt einen Schaden von 95 Gulden; sein eigenes Interesse motivirt ihn daher schon, Thalfracht zu suchen, es bedarf hiebei keiner gesetzlichen Anordnung mehr.

Nimmt man indessen diesen Entwurf, wie er vorliegt, so übersteigt er wirklich alle Erwartung; denn

1) sind hienach alle Schiffer, außer den Mainzern, blos zur Rückladung qualifizirt, und ihre Befugniß wird, nach Schifferrecht, ein bloses Prämium der eingeführten Ladung; der deutsche Schiffer steht auf der nämlichen Stuffe, auf der die kurbadische Schiffer des Oberrheins stunden, solang der Mainzer Rezeß von 1749 und die Ratifikations-Urkunde von 1751. dauerte.

Bei dem Mainzer Schiffer ist das Erforderniß der Einfuhr nicht anwendbar, er verführt die Güter aus diesen Hafen, mit oder ohne Rückladung, und erwartet seinen Rang, in den sich der Fremde nur mit 500 Centner Thalfracht, als Ausnahme von der Regel, einkauft, und eben daher gegen den klaren Innhalt des Art. 16. der O. K. außer aller Tour mit dem Mainzer zu stehen kommt, der effective als alleinig berechtigter erscheint.

2) Ist bei den Häfen, aus denen keine Einfuhr verlangt wird, wieder blos für das linke Rheinufer gesorgt; das rechte ganz vergessen; ohnerachtet in diesem Punkt das diesseitige übler als das jenseitige, wenigstens für einige Distrikte, situit ist.

No. 23. **Zu Anfang eines jeden Monats soll der Octroi-Beamte die Liste der an die Fahrt kommenden Schiffer vorlegen, um, nach Befund der Umstände, wenn einer Anlaß zu Beschwerden gegeben hat, ihn durch den Maire für diesmal von dem Rang auszuschließen.** *

* Anmerk. Der qualifizirte Schiffer, der in seiner Reihe angelegt hat, kann sich nur auf zweierlei Art verfehlen: entweder bei Entrichtung der Octroi-Gebühr; dies ist Sache der Bureaux; nach dem Art. 117. seq. der O. K., oder daß er nicht Kaufmannsgut und mit Mauco ausliefert; hierüber hat, auf erhobene Klage des Spediteurs, die ordentliche Obrigkeit des Schiffers zu entscheiden; beide Fälle sind also nicht zur Rüge der Innung geeignet.

Polizeifehler in dem Hafen zu Mainz gestatten zwar Polizei-Strafen, nicht aber das Ausschließen von der Fahrt, solang dem Schiffer keine Eigenschaften hiezu fehlen, denn das Recht, das er als deutscher oder als französischer Reichsbürger genießt, liegt außer der Sphäre der einseitigen Disposition, und kann, so wie der §. gefaßt wurde, um so weniger nachgegeben werden; als ganz ad arbitrium judicis gestellt ist, Vergehen, welche diese Strafe nach sich ziehen, noch nicht

bestimmt sind, nach §. XVII. auf die Präfektur ausgesezt wurden, und über kurz oder lang jeder Maire in Mainz, der zur Vorliebe für seinen Handlungs- und Schifferstand verpflichtet ist, und von dem es sich nicht übersehen läßt, wie er bei dem Schifffahrtswesen verwickelt wird, zu allen beschwerenden Vorschritten vollen Spielraum hat.

No. 24. **Vor jedesmaliger Ladung soll das Schiff, an dem die Reihe ist, untersucht werden.** *

* Anmerk. Geschieht dieses gratis, und wird der Schiffer dadurch nicht aufgehalten, so ist die Anstalt, ob gleich überflüßig, doch wenigstens nicht schädlich; sonst aber in der Regel, die Musterung und Aufnahme der Reparationen im Spätjahr, und die Nachschau im Frühjahr, ehe die Fahrt wieder geöffnet wird, zur Sicherheit vollständig hinreichend; da vor jeder Reise der verpflichtete Schiffsbauer, wo Ordnung herrscht, seinen Durchgang halten muß.

No. 25. **Wird ein Agent für die Handlungs-Polizei im Hafen, mit gleicher Gewalt, die dem Octroi-Beamten, in seinem Fach, eingeräumt ist, angeordnet.**

§. XI. No. 26. **Der Schiffer soll nach eingenommener Ladung ungesäumt abfahren, selbst auf dem Schiff anwesend seyn, und da, wo er sich der Setzschiffer bedient, auch für diese haften.**

No. 27. **Die Einladung soll nicht über 12 Tage andauern, und der Schiffer, nach deren Verlauf, mit der Fracht, die er diese Zeit über eingenommen hat, abgehen müssen.** *

* Anmerk. Ein Ladungstermin läßt sich platterdings nicht bestimmen, er wird aber auch nicht nothwendig; Fracht und Witterung entscheiden hierüber von selbst, und der Schiffer ist durch eigenes Interesse getrieben, nicht länger, als es gerade seyn muß, in dem kostspieligen Mainzer Hafen zu verweilen. Uebrigens stimmt auch dieser Vorschlag mit dem Art. 18. O. K. nicht überein, der aus guten Gründen nur ein Ladquantum, und keine Zeit für die Einladung vorschreibt; der Grund hievon ist sehr natürlich, da, schon nach dem eben gesagten, der ausgesezte Schiffer die Beschleunigung nicht in seiner Gewalt hat, noch dabei aber an der Warft von den niedern Offizianten nach Belieben, unter den scheinbarsten Vorwänden, bis nach Ablauf des gesezlichen Termins herumgezogen, der Einzle also zum Nachtheil des andern durch einen solchen Termin begünstigt werden könnte. Klagen und Beschwerden wäre Thür und Thor geöffnet.

§. XII. No. 31. — 33. Bringt eine Unterstützungs-Kasse für die Schiffer, welche wegen Unvermöglichkeit nicht in die Gilde treten können, und Mangel leiden, so wie für ihre Wittwen und Kinder, in Vorschlag. Dieser Kasse werden die 3 Centimes oder 1 kr. p. Zentner Fracht-Beischlag zugewiesen, jeder Schiffer aber soll noch überdem, nach der Größe seines Fahrzeugs, die erste Einlage machen, die von 25 bis 300 Franken steigt.*

* Anmerk. Hier ist die Rede von Werken der Wohlthätigkeit einer Privat-Gesellschaft, außer dem Staats-Verband; von gesezlichen oder Zwangs-Vorschriften kann also die Frage nie

seyn, wenn nicht, wie es bei der Octroi-Konvention und der Fracht-Regulirung geschah, der aufgelegte Beitrag dem Schiffer in andern Wegen ersezt wird. Eine solche Anordnung würde daher, ohne den Kosens aller Genossen, da sie bei diesem Gegenstand nicht als ein Korpus betrachtet werden können, schon rechtlich nicht statt finden.

Eine andere Bemerkung aber ist die; daß diese Gelder zu ganz ungeeigneten Zwecken bestimmt werden. Wer aus Mangel an Vermögen bei der großen Fahrt, weder als Schiffer noch Setzschiffer sein Unterkommen findet, hat immer die kleine Schifffahrt noch offen; kann er sich aber zu keiner von beiden qualifiziren? so bleibt er Knecht, und verdient als solcher sein Brod.

Der Heiraths-Erlaubniß muß auf dem rechten Rheinufer der Beweis voraus gehen, daß der Supplikant irgendwo bürgerlich oder beisäßlich angenommen ist, und daß er mit Wahrscheinlichkeit eine Familie ernähren kann; Gesellen oder blosen Knechten wird in der Regel die Heirath nicht gestattet; bei diesen Staats-Anstalten hat aber auch jede Gemeinde die unmittelbare Verbindlichkeit auf sich, ihre Arme selbst zu erhalten.

Auf dem diesseitigen Ufer ist daher der Fall nicht gedenkbar, den dieser §. des Reglements unterstellt, eben daher kann aber auch eine Konkurrenz der Rheinschiffer des rechten Ufers mit Billigkeit nicht verlangt werden.

Nothwendiger und nützlicher ist die Vorsorge für die Mitglieder selbst, die bei keinem Gewerb so sehr, als bei diesem, augenbliklichem Unglück ausgesezt sind — ereignet sich ein solcher für den Schiffer verderblicher Unglüksfall, dann wird es

Pflicht, ihn oder seine Familie nach Möglichkeit zu rettten; auch der Knecht im Dienst hat hierauf Anspruch; und hiezu ist die Bruderschafts-Kasse überall, wo die Schifffahrt stark betrieben wird, zunächst bestimmt, dazu aber auch der Beitrag ad 3 Centimes pr Centner, der beim einzeln Rheinschiff im Durchschnitt 44 — 46 Gulden beträgt, voll hinreichend, ohne das es noch weiters des großen Angelds, das bei den meisten Schiffern auf 150 fl. käme, bedarf.

Uebrigens hat jeder wohl eingerichtete Staat seine Armen- und Unterstützungs-Anstalten, welche mit diesem Zunftfond zu gleichem Zweck zusammengreifen, und nur in Verbindung vollständige Hilfe möglich machen. Die deutsche Gilde in Mannheim hat ihre Armenkasse, zu der jeder, er seye Rheinschiffer, Lichter, Flößer oder Nachenführer, seinen Beitrag leisten muß, die Familien und Vermögens-Umstände des bedürftigen Mitglieds sind bekannt, die Art der abzureichenden Hilfe läßt sich in ihrer Heimath leicht eruiren und genau ermessen, das Exigenz-Quantum bestimmen, und die Lokal-Fonds, auf welche der Unglükliche als Innwohner Anspruch hat, verschaffen der Kasse wesentliche Erleichterung. Auch bei diesem Gegenstand ist daher jede Abänderung oder Trennung fürs Ganze nachtheilig.

§. XIII. No. 34 — 36. **Betrift die Befugnisse der in der Gesellschaft nicht mitbegriffenen Schiffer, wovon oben gehandelt wurde.**

§. XVI. No. 37 — 39. **Handelt von den Freiheiten der Frankfurter Messe.** *

* **Anmerk.** Die oberrheinische Häfen sind dabei ganz vergessen; der Art. 10. O. K. bestätigt dage-

gen die bisherige Observanz. Nach dem oben bereits gesagten, und dem Innhalt des Art. 12. O. K. ist Frankfurt zu den Zwischenhäfen des Oberrheins gerechnet, diese Anordnung steht daher mit der Octroi-Konvention in doppeltem Widerspruch.

§. XV. No. 40—43. **Giebt den Mainschiffern von Wirzburg, Bamberg, auch andern zwischen beiden Häfen gelegenen Orten, bei einer Einfuhr von 500—600 Centner, das Recht der Rückladung in jene Gegenden; die Schiffer von Offenbach, Hanau, Aschaffenburg, Miltenberg, Gemünden, Lohr und andern Zwischen-Orten haben nur die Rückladung in die eigne Häfen.** *

* Anmerk. Was hier den Mainschiffern eingeräumt ist, muß den Neckarschiffern aus noch überwiegendern Gründen zugestanden werden; wie aber bei dieser Einrichtung, die wieder eine Abtheilung der Güter voraussezt, die vorzüglich bei den Octroi-Traktaten umgangen werden sollte, und die Rangrolle jeden Augenblik stört, in dem Mainzer Hafen Ordnung gehalten werden will? ist schwer abzusehen.

§. XVI. No. 44—45. **Die Mainzer und Frankfurter Marktschiffe sollen keine Güter für andere Häfen verladen; der Schiffer, der sich hiebei zu Schmuckelereien gebrauchen läßt, verliert sein Recht im Mainzer Hafen.**

§. XVII. No. 46—54. **Zur Verwaltung der Fonds und der Unterstützungs-Kasse wird eine eigene Kommission von 7 Mitgliedern niedergesezt, zu welchen die Zunft, sobald sie aus 60 Personen be-**

steht, dem Präfekt 15 vorschlägt, aus welchen er 5 wählt. Die zwei fehlende werden aus dem Munizipal-Rath in Mainz genommen.

Die Kommission ernennt drei Kandidaten für das Amt eines Einnehmers und Sekretairs der Gesellschaft, die Gesellschaft wählt hieraus, und schlägt die Personen und das ihnen auszuwerfende Gehalt dem Präfekt vor.

Die Geschäfte der Kommission sind; die Untersuchung der neuen Fahrzeuge; die Prüfung der Gesellen und Meister vor ihrer Annahme, und Ausfertigung ihrer Patente; Begutachtung der Dispensations-Gesuche und Bürgschaften; Austheilung der periodischen Unterstützungen; Rechnungs-Abhör; Anlegung der Gelder, Straferkenntnisse, und nach deren Genehmigung von Seiten des Herrn Präfekts auch die Strafvollziehungen; endlich die Handhabung der Angelegenheiten der Gesellschaft im ausgedehnsten Sinn.

Der Maire von Mainz kann, wenn er es gut findet, den Vorsitz in der Kommission führen, und hat in diesen Fall zwei Stimmen — ihm müssen die Resultate aller Berathungen berichtet werden, welche er sodann dem Präfekt mit seinem Gutachten vorlegt, um sie exekutorisch zu machen. *

* Anmerk. Durch die Einrichtung einer ständigen Kommission und ihre so eben kurz angezeigte Organisation ist der Zweck, alle fremde Genossen zu entfernen, und die Rheinschifffahrt als ein ausschließliches Mainzer Vorrecht zu behandeln,

vollkommen erreicht. Das ganze Rheinschifffahrtswesen mit Kassen und Verwendungen liegt in den Händen des Mairs von Mainz und der Präfektur, der Kommission bleibt, im rechtlichen Sinn, ein bloses votum consultativum, und da sie ständig seyn soll, so sind hiedurch alle fremde Schiffer, außer den von Mainz, wenigstens indirekt ausgeschlossen, haben nicht einmal die Hoffnung, Einsicht von der Geschäftsführung zu erhalten.

§. XVIII. No. 55. 56. Die aus den baaren Bürgschafts-Kautionen, (No. 13.) den Einlagsgeldern ꝛc. (No. 32.) eingehende Gelder, sollen nur in die Hände der Schiffer, als Vorschüsse für Reisen, zu ½ Proc. monatlich und gegen jedesmalige Vergütung eines weitern halben Monats bei der Heimbezahlung, ausgeliehen werden.

* * *

Dies ist der Hauptinnhalt des Reglements zur Organisation der Mainzer Schiffer-Gesellschaft, das, da es bloses Projekt war, keiner weitläufigen Auseinandersetzung bedurfte, und bei dem es mehr darauf ankam, die in demselben untergeloffene rechtliche Uebergriffe und Vertrags-Widrigkeiten, so wie das Fehlerhafte der innern Organisation, für die künftige Berathungen bemerklich zu machen, als in detaillirte Widerlegungen und Ausführungen der, für den deutschen Handel und Schifffahrt hieraus resultirenden, gegründeten Bedenklichkeiten, einzugehen.

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Gaum, Friedrich W.

Bemerkungen über den Oktroi-Vertrag und die Mainzer Schiffer-Organisation nebst einer historischen Einleitung über das Schifffahrtswesen des Oberrheins ; Als Beitrag zu dem bevorstehenden Additional-Vertrag

Heidelberg 1806

J.publ.e. 44 f
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10555311-9